



## TRIBUNAL D'APPEL DES TRANSPORTS DU CANADA

**Référence :** *Alan Bishop c. Canada (Ministre des Transports)*, 2018 TATCF 5 (révision)

**No de dossier du TATC :** H-4290-68

**Secteur :** Aéronautique

**ENTRE :**

**Requérant, Alan Joseph Bishop**

- et -

**Canada (Ministre des Transports), intimé**

[Traduction française officielle]

**Audience tenue à :** Toronto (Ontario), le 12 septembre 2017

**Affaire entendue par :** Charles S. Sullivan

**Décision rendue le :** Le 19 février 2018

### DÉCISION ET MOTIFS À LA SUITE D'UNE RÉVISION

**Arrêt :** Le ministre a prouvé, selon la prépondérance des probabilités, que le requérant, Alan Joseph Bishop, n'a pas répondu aux conditions nécessaires de délivrance d'un document d'aviation canadien, soit un contrôle de compétence pilote sur un aéronef B73C, en vertu de l'article 6.71 de la *Loi sur l'aéronautique*.



## TRIBUNAL D'APPEL DES TRANSPORTS DU CANADA

### I. HISTORIQUE

[1] Le 16 novembre 2016, le ministre des Transports (ministre) a délivré au requérant, M. Alan Joseph Bishop, un avis de refus de délivrer ou de modifier un document d'aviation canadien (avis), en vertu de l'alinéa 6.71(1)b) de la *Loi sur l'aéronautique*, (L.R.C. (1985), ch. A-2) (*Loi*). Selon l'avis, le refus était fondé sur le fait que M. Bishop ne répondait pas aux conditions de délivrance d'un contrôle de compétence pilote (CCP) sur un aéronef B73C. Le ministre a allégué qu'au cours du test en vol du CCP, effectué le 14 novembre 2016, M. Bishop avait démontré qu'il ne satisfaisait pas à la norme requise pour réussir le CCP, conformément au document *Vérification de compétence pilote et qualification de type d'aéronef – Guide de test en vol* (TP 14727) de Transports Canada. La tentative de M. Bishop d'obtenir un CCP a été évaluée comme étant un ÉCHEC. Le ministre a attribué cet échec aux niveaux inacceptables de compétence technique ou de connaissances du requérant, comme il est mentionné dans le rapport du test en vol daté du 14 novembre 2016.

[2] Le 15 décembre 2016, le requérant a déposé une demande de révision de la décision du ministre auprès du Tribunal d'appel des transports du Canada (Tribunal).

### II. ANALYSE

[3] La question que le Tribunal doit trancher est la suivante : le ministre était-il justifié de refuser de délivrer un document d'aviation canadien à M. Bishop, et sinon, existe-t-il des motifs qui justifieraient que le Tribunal renvoie le dossier au ministre pour réexamen?

[4] L'alinéa 6.71(1)b) de la *Loi sur l'aéronautique* dispose que le ministre peut refuser de délivrer un document d'aviation canadien au demandeur qui ne répond pas aux conditions de délivrance du document. Ainsi que le prévoit l'alinéa 705.106(1)c) du *Règlement de l'aviation canadien*, le commandant de bord ou le commandant en second d'un aéronef doit avoir subi avec succès un CCP conformément aux *Normes de service aérien commercial* (normes). La norme 725.106, qui concerne les qualifications des pilotes, comprend l'annexe 1, laquelle s'applique au CCP sur un entraîneur synthétique de vol, comme c'est le cas en l'espèce. Selon cette norme, l'équipage doit notamment démontrer qu'il connaît autant de procédures d'utilisation normalisées (SOP) approuvées de l'exploitant aérien et de procédures anormales et d'urgence qu'il y a de situations d'urgence nécessaires (p. ex. une anomalie du système) afin de confirmer qu'il a les connaissances et les compétences nécessaires pour entre autres exécuter ces procédures.

[5] Le 16 novembre 2016, Transports Canada a transmis au requérant, M. Alan Bishop, un avis de refus de délivrer ou de modifier un document d'aviation canadien (pièce M-3). L'avis

indique que M. Bishop a démontré qu'il ne satisfaisait pas aux normes requises pour conserver sa qualification sur type pour le B73C.

[6] L'inspecteur Thomas Lindsey est l'inspecteur de la sécurité de l'aviation civile, Direction nationale des opérations de Transports Canada, qui est responsable des activités de certification et de renouvellement de la certification, ainsi que de la délivrance des délégations de pouvoir aux pilotes vérificateurs agréés (PVA) qui administrent des tests en vol pour les exploitants aériens sous la supervision de la Direction. L'inspecteur Lindsey a indiqué qu'en ce qui a trait à la délivrance des licences de pilote de ligne, il intervient en cas d'échec à un CCP ou à une qualification de type d'aéronef. Le bureau de l'inspecteur Lindsey est responsable de la délivrance des avis de refus.

[7] L'inspecteur Lindsey a déclaré que l'avis de refus avait été produit par M. Pierre Clément, chef d'équipe technique, Certification et assurance de la qualité, Opérations aériennes nationales, puis délivré au requérant, M. Bishop. L'inspecteur Lindsey a affirmé que, lorsque son bureau recevait un rapport du test en vol – contrôle de la compétence du pilote ayant été noté comme insatisfaisant, il le soumettait à un examen de l'assurance de la qualité. Le bureau de l'inspecteur Lindsey examine également le dossier de formation de la personne à qui l'avis de refus a été délivré. Il a ajouté qu'au besoin, son bureau communiquait avec le PVA pour obtenir des éclaircissements.

[8] En application du document *Vérification de compétence pilote et qualification de type d'aéronef – Guide de test en vol* (TP 14727), première édition, déposé en preuve sous la cote M-5, la tentative de CCP de M. Bishop a été évaluée en tant qu'« échec » au motif que « les aptitudes et les connaissances techniques révèlent des niveaux inacceptables de compétence technique ou de connaissances ». L'inspecteur Lindsey a indiqué qu'à la deuxième page de la pièce M-3, on pouvait trouver le détail des motifs de la décision du ministre de ne pas délivrer de document d'aviation.

[9] En ce qui a trait à la pièce M-4, soit le rapport du test en vol du CCP de M. Bishop, l'inspecteur Lindsey a déclaré que le PVA de M. Bishop était le commandant de bord Ramanjeet Riari, et que l'exploitant aérien était Sunwing Airlines, l'employeur de M. Bishop. L'inspecteur Lindsey a ajouté que le CCP en était un périodique, pour copilote, incluant plusieurs membres d'équipage. Il a témoigné que le CCP avait été évalué en tant qu'« échec » pour les raisons énoncées dans la section commentaires — évaluation globale, où il est indiqué que M. Bishop a sorti les volets au-delà des vitesses limites de sortie des volets indiquées sur les affichettes indicatives, alors qu'il agissait à titre de PNF (pilote qui n'est pas aux commandes), et que les limites maximales de vitesse anémométrique structurale avaient été dépassées. L'inspecteur Lindsey a affirmé qu'un échec à un CCP pouvait être attribuable à deux causes différentes : l'attribution de la note « 1 » pour l'évaluation de tout élément du formulaire de CCP, ou l'attribution de la note « 2 » pour cinq éléments du formulaire.

[10] L'inspecteur Lindsey a déclaré que le document *Vérification de compétence pilote et qualification de type d'aéronef – Guide de test en vol* (TP 14727), première édition, renferme les procédures et les lignes directrices relatives à la tenue des contrôles de compétence pilote et à la délivrance de qualifications de type d'aéronef, et qui sont destinées aux inspecteurs de la sécurité de l'aviation civile ainsi qu'aux pilotes vérificateurs agréés. Concernant le rapport de test en vol, il a déclaré qu'une note de niveau 1 avait été attribuée pour l'élément 21 – Tâches du PNF.

L'inspecteur Lindsey a ajouté que, selon ce qui est précisé à la page 39 du guide (pièce M-5, section 22 – Tâches du PNF), le but de l'exercice portant sur les tâches du PNF est de « [d]éterminer l'aptitude du candidat à démontrer une bonne division des tâches du PNF conformément au manuel d'exploitation de la compagnie (COM) et aux procédures d'utilisation normalisées(SOP) ».

[11] L'inspecteur Lindsey a énuméré les critères de rendement liés au CCP et définie l'échelle de notation à quatre niveaux. Il a cité comme suit la définition du niveau 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 ».

### ***Formation et dispositions préalables au CCP relativement à un copilote***

[12] M. Bishop a déclaré que, lorsqu'il s'était présenté pour son test en vol de CCP, le 14 novembre 2016, il s'attendait à ce qu'un commandant de bord qualifié soit assigné comme copilote. Monsieur Bishop s'est enquis auprès du PVA désigné, le commandant de bord Riar, de sa demande concernant le copilote.

[13] Le commandant de bord Riar a décrit l'exposé avant le vol qu'il avait donné à M. Bishop avant qu'ils ne commencent le CCP. Selon ce qu'il a déclaré, M. Bishop avait demandé si l'on avait prévu un copilote dans le cadre du test en vol de CCP. Le commandant de bord Riar a expliqué qu'un copilote était prévu lorsqu'un candidat au CCP avait besoin d'un autre pilote en compagnie duquel effectuer le CCP en simulateur, de manière à former un équipage de deux personnes. Monsieur Bishop était évalué en tant que PNF; par conséquent, il lui fallait un deuxième pilote agissant en tant que commandant de bord au cours de son évaluation dans le cadre du CCP. Le commandant de bord Riar a ajouté qu'il n'était pas inhabituel que deux pilotes PNF ayant suivi leur formation ensemble se soutiennent l'un l'autre durant leurs évaluations de CCP. Chacun des pilotes serait alors seulement évalué en tant que membre d'équipage PNF. Le copilote est nécessaire lorsqu'il n'y a qu'un seul pilote à effectuer le CCP.

[14] Le commandant de bord Riar a déclaré que, lorsqu'il avait reçu la requête de M. Bishop concernant le copilote, il avait parcouru ses courriels pour vérifier si le service de formation de la compagnie lui avait transmis des renseignements au sujet d'éventuelles dispositions prises à cet égard. Le commandant de bord Riar a indiqué que, comme il n'avait reçu aucun renseignement de Sunwing, il avait décidé d'appeler le gestionnaire adjoint de la formation de la compagnie, soit le commandant de bord Sinclair. Le commandant de bord Riar a indiqué qu'il ne voulait pas poursuivre le processus du CCP sans avoir pu confirmer que « tout le monde était sur la même longueur d'ondes ».

[15] Le commandant de bord Riar a indiqué qu'une fois qu'il avait obtenu confirmation qu'aucun arrangement n'avait été pris relativement au copilote, on avait recommandé que deux candidats volent ensemble en tant qu'équipage. Le vol de vérification pouvait donc avoir lieu comme prévu. Le commandant de bord Riar a affirmé qu'il n'était au courant d'aucun problème susceptible d'empêcher M. Bishop et l'autre candidat d'effectuer leur CCP tel que prévu.

[16] On a passé le combiné à M. Bishop pour qu'il puisse discuter avec le commandant Sinclair au sujet de sa demande d'un copilote. Le commandant de bord Riar a précisé que M. Bishop avait accepté d'effectuer le CCP après avoir parlé au commandant Sinclair. Il a ajouté qu'il avait alors fait un exposé en vue du test en vol du CCP. M. Bishop a confirmé que, dès que le PVA avait eu connaissance de ses inquiétudes concernant le CCP ainsi que de sa demande relative à la présence d'un copilote, le PVA avait communiqué avec le commandant de bord Sinclair.

[17] La pièce A-1, intitulée « Affidavit d'Alan Bishop, souscrit le 11 septembre 2017 » : M. Bishop a déclaré qu'il s'agissait d'un affidavit qu'il avait lui-même préparé, et qu'il avait souscrit à Toronto, le 11 septembre 2017, devant M. Michael Smith, un commissaire à l'assermentation. Le document contenait un résumé des faits ayant mené au test en vol du CCP, ainsi que d'autres détails relatifs au vol de vérification du CCP lui-même, à l'attribution de la note d'échec et aux faits survenus après cet échec. À la suite d'une discussion avec le requérant et l'intimé, le conseiller a accepté d'admettre en preuve le contenu de la pièce A-1 portant sur la période ayant précédé le test en vol du CCP, de même que le contenu relatif au test lui-même. Les renseignements liés aux faits et aux conversations ayant eu lieu à la suite du CCP, toutefois, ne seraient pas recevables. Monsieur Bishop a déclaré qu'il acceptait la décision du conseiller du Tribunal relativement à la pièce A-1. Monsieur Bishop, qui se représentait lui-même, a déclaré qu'il travaillait pour Sunwing depuis deux ans, et qu'il avait dû prendre un congé de maladie du 1er mai au 1er novembre 2016. Il a entrepris une formation de mise à niveau des compétences en novembre 2016, à Toronto, afin de se requalifier pour exercer des fonctions de copilote sur le Boeing 737, soit le poste qu'il occupe actuellement auprès de Sunwing.

[18] M. Bishop a fait référence à un courriel annexé à la pièce A-1 qu'il avait envoyé au commandant de bord Sinclair au début de son programme de formation visant la mise à jour de ses compétences, et dans lequel il exprimait des préoccupations au sujet de sa formation. M. Bishop a affirmé que, durant sa formation ainsi qu'au cours de la période ayant précédé son test en vol de CCP, il était devenu inquiet à l'idée de devoir effectuer son test avec M. Powell, censé être l'autre membre d'équipage. À ses yeux, M. Powell était un pilote de « faible niveau », qui n'avait pas piloté d'aéronef au cours des sept mois précédents, qui possédait une expérience restreinte des systèmes d'aéronef, et qui avait déjà échoué à un CCP. M. Bishop a indiqué avoir fait part de ses préoccupations au commandant de bord Sinclair dans un courriel envoyé le 11 novembre 2016. Ce dernier a informé M. Bishop qu'il souhaitait voir comment leur programme de formation avait progressé, puisque plusieurs options étaient envisageables.

[19] Le 13 novembre 2016, le commandant de bord Christopher Mark Lewis, un pilote vérificateur agréé et commandant instructeur chez Sunwing, a effectué une évaluation officielle des progrès réalisés par M. Bishop et M. Powell dans le cadre de la formation, pour conclure que les deux pilotes avaient réussi leur programme de formation, et qu'ils répondaient aux normes requises pour le test en vol du CCP, lequel était prévu pour le lendemain. Il a ajouté que M. Bishop avait exprimé des préoccupations quant au fait de devoir effectuer son vol de CCP en compagnie de M. Powell, en demandant également à ce qu'un commandant de bord soit assigné comme copilote dans le cadre de son évaluation. Le commandant de bord Lewis a avisé M. Bishop que les candidats PNF seraient évalués en fonction de leurs tâches à titre de PNF, et non en fonction des tâches particulières à un commandant de bord offrant un appui à un PNF subissant son évaluation de CCP. Il a fait part des préoccupations de M. Bishop au commandant

de bord Sinclair. Monsieur Bishop a déclaré que le jour précédant son CCP, le commandant de bord Lewis l'avait informé que M. Powell et lui avaient été recommandés pour les tests en vol de CCP prévus pour le lendemain.

[20] Le commandant de bord Lewis a précisé qu'il avait recommandé M. Bishop et M. Powell pour leur CCP. Il a souligné que sa recommandation tenait au fait que les deux pilotes avaient satisfait aux normes requises pour le CCP, et que la décision concernant le copilote revenait à la compagnie. Le commandant de bord Lewis a ajouté avoir précisé aux candidats au CCP que, s'ils hésitaient à procéder à leurs tests en vol pour quelque raison que ce soit, ils pouvaient refuser de subir le CCP.

[21] Le commandant de bord Lewis a en effet déclaré qu'un candidat au CCP pouvait refuser d'effectuer un test en vol le jour prévu, en attendant que la compagnie prenne des dispositions quant au copilote. Il a indiqué que le fait de refuser de subir le test en vol de CCP ne serait pas retenu contre le candidat. Le commandant de bord Lewis a précisé que M. Bishop ne lui avait pas fait savoir qu'il ne comptait pas subir son CCP alors qu'il attendait des nouvelles de sa compagnie. Le commandant de bord Lewis a confirmé qu'au cours du CCP, M. Bishop et M. Powell avaient été évalués en tant que copilotes et relativement à leurs tâches de PNF, qui n'étaient pas liées à un siège en particulier.

[22] M. Robert Douglas Sinclair travaille comme commandant de bord chez Sunwing Airlines, où il agit à titre de gestionnaire adjoint de la formation depuis plus de quatre ans. Le commandant Sinclair a déclaré qu'au moment du CCP de M. Bishop, aucun problème ni préoccupation n'avaient été soulevés relativement à la disponibilité ou à l'état de fonctionnement du simulateur, pas plus qu'en ce qui a trait au calendrier établi pour les activités d'entraînement en simulateur ou les tests en vol du CCP. Le commandant de bord Sinclair a dit se souvenir que M. Bishop avait fait la demande d'un copilote expérimenté en vue de son test en vol de CCP. Il a indiqué qu'après avoir passé en revue le dossier de formation de M. Bishop et la recommandation pour le CCP, il avait décidé de laisser le test se dérouler comme prévu. Le commandant de bord Sinclair a confirmé que la décision de ne pas prévoir de copilote d'expérience avait été prise en consultation avec le gestionnaire de la formation et le gestionnaire des normes de la compagnie. Le commandant de bord Sinclair a également confirmé que les candidats au CCP n'étaient pas obligés d'effectuer le test s'ils ne se sentaient pas adéquatement préparés.

[23] Les commandants Sinclair et Lewis ont tous les deux confirmé, lors de leur témoignage devant le Tribunal, qu'il n'était pas inhabituel de faire en sorte que deux PNF suivent une formation de remise à jour des connaissances et soient inscrits à un test en vol de CCP ensemble, de sorte qu'ils s'appuient l'un l'autre au cours de leur test en vol. En outre, en sa qualité de PVA désigné pour le CCP, le commandant de bord Riar a confirmé qu'il était acceptable, pour deux pilotes PNF ayant suivi leur formation ensemble, de s'offrir mutuellement du soutien pendant le processus d'évaluation d'un CCP, en ajoutant que chaque pilote serait uniquement évalué en tant que membre d'équipage PNF. Normalement, il était envisagé de faire appel à un copilote lorsqu'un seul candidat au CCP subissait le test en vol.

***Le CCP : sélection des volets au-delà de la vitesse anémométrique maximale permise / dépassement de la vitesse maximale de la structure de l'aéronef***

[24] L'intimé a déposé en preuve la pièce M-6, intitulée « Scénario de CCP de Sunwing ». Le commandant de bord Riar a confirmé qu'il s'agissait du scénario utilisé lors du CCP de M. Bishop, le 14 novembre 2016. Il a fourni une brève description des divers éléments du scénario, puis il a indiqué que celui-ci était approuvé par Transports Canada, et que les PVA ne s'en écartaient pas.

[25] Le commandant Riar a déclaré qu'au cours de la réalisation du CCP, il était placé juste derrière le siège du commandant de bord, et que, de là, il était en mesure de faire fonctionner le simulateur tout en observant les candidats au CCP. Il a affirmé que M. Bishop agissait en tant que pilote non aux commandes (PNF) pendant la première moitié du CCP, et en tant que pilote aux commandes (PF) pendant la deuxième moitié. Le commandant de bord Riar a ajouté que la deuxième partie du contrôle n'avait pas eu lieu, puisque l'échec avait été noté au cours de la première partie, ce qui avait mis un terme au CCP au beau milieu du processus.

[26] Pour ce qui est du rendement de M. Bishop lors du test en vol du CCP, le commandant de bord Riar a déclaré que les deux candidats PNF avaient bien travaillé ensemble en tant qu'équipage, et qu'ils avaient fait preuve d'une bonne coordination et utilisé de bonnes techniques de gestion des ressources de l'équipage durant la première partie du CCP, y compris en ce qui a trait à l'exécution des procédures d'entrée en circuit d'attente.

[27] Le commandant de bord Riar a affirmé que vers la fin de la première moitié du CCP, l'aéronef se trouvait en circuit d'attente près de l'aéroport de Vancouver, et que l'équipage terminait alors la procédure de la liste de vérification pour une défaillance mineure du système hydraulique. Une fois l'autorisation d'approche de l'aéroport obtenue, le commandant de bord Riar a observé que, tandis qu'il commençait à effectuer l'approche, l'équipage pilotait l'aéronef à une vitesse anémométrique supérieure à la limite recommandée. Il a en outre relevé que l'équipage avait commencé à configurer l'aéronef pour l'approche tout en amorçant la descente sur le faisceau d'alignement de descente. C'est à ce moment-là que le PF a annoncé la sélection du réglage des volets, alors que l'aéronef volait à une vitesse supérieure à la limite maximale permise.

[28] Le commandant de bord Riar a confirmé l'emplacement de l'affichette indiquant les limites de vitesse pour la sélection des volets. Il a indiqué que l'une des responsabilités de M. Bishop en tant que PNF lors du CCP était de s'assurer que les limites de vitesse maximale avec volets sortis n'étaient pas dépassées, ce qui exigeait de M. Bishop qu'il confirme la vitesse de l'aéronef avant de sortir les volets. Le commandant de bord Riar a en outre déclaré que, lorsque le PF commande au PNF d'abaisser les volets au-delà de la vitesse maximale, le PNF est tenu de d'aviser le PF qu'on vole trop vite, qu'il y aura ainsi dépassement de vitesse maximale volets sortis, qu'il faut ralentir ou, éventuellement, qu'on doit « remettre les gaz ». M. Bishop a reconnu avoir commis une erreur en sélectionnant les volets au-delà de la vitesse anémométrique maximale permise, ce qui lui avait valu la note « échec » à son test en vol de CCP.

[29] Le commandant de bord Riar a dit avoir observé l'équipage pilotant l'aéronef à une vitesse anémométrique élevée tout en commençant l'approche, de sorte qu'on a sélectionné le réglage des volets à une vitesse excédant la limite maximale permise. Étant donné qu'ils se trouvaient en situation d'approche non stabilisée, les membres de l'équipage avaient amorcé une remise des gaz. Alors qu'ils se préparaient pour la seconde approche, ils avaient mal diagnostiqué le problème concernant les volets, ce qui, pour le PVA, dénotait un manque de

connaissance du circuit des volets de l'appareil. Le commandant Riar a déclaré que la seconde approche était une répétition de la première approche non stabilisée, ce qui a amené le PVA à mettre fin au CCP et à l'évaluer en tant qu'échec. Une note de « niveau 1 » a été attribuée en raison du dépassement, par l'équipage, des limites de conception des volets. De fait, la limite de vitesse relative à la sélection des volets avait été dépassée à trois reprises au cours de la première approche.

[30] La pièce M-7 est intitulée « Sunwing 737 – Manuel d'exploitation de l'équipage de conduite – extrait concernant l'affichage PFD/ND » : le commandant de bord Riar a fait référence à un schéma figurant dans cette pièce, en indiquant où l'équipage devait regarder pour voir l'affichage des vitesses au moment de préparer la configuration de l'aéronef. Les limites de vitesse pour la sélection des volets apparaissent sur le tableau de bord. Le commandant de bord Riar a confirmé que, lorsque venait le moment de configurer l'aéronef et de sortir les volets, c'est le PNF qui avait la responsabilité de confirmer que l'appareil volait à une vitesse anémométrique adéquate. Celui-ci doit en effet s'assurer que la vitesse anémométrique est en-deçà de la vitesse maximale permise avant de sortir les volets.

[31] La pièce M-8 est intitulée « Sunwing 737 – Manuel d'exploitation de l'équipage de conduite – extrait concernant les commandes et les indicateurs » : le commandant de bord Riar a mis en évidence l'affichette qui précise les limites de vitesse pour les volets, et qui indique à l'équipage la vitesse anémométrique maximale de sortie des volets. Relativement aux vitesses maximales inscrites sur l'affichette, il a pris note comme suit des dépassements des limites de vitesse avec volets sortis ayant eu lieu au cours du CCP : volets réglés à 15 degrés à 210 noeuds, soit 10 noeuds au-dessus du maximum permis de 200 noeuds; volets réglés à 30 degrés à 198 noeuds, soit 23 noeuds au-dessus du maximum permis de 175 noeuds; volets réglés à 40 degrés à 175 noeuds, soit 13 noeuds au-dessus de la limite de vitesse anémométrique permise de 162 noeuds. Le commandant de bord Riar a également observé l'équipage en train d'amorcer une approche, par ailleurs interrompue, alors que la fonction « allègement de la charge de volet » était activée, ce qui avait causé un dépassement de la vitesse structurale maximale de l'aéronef.

[32] La pièce M-9 est intitulée « Sunwing 737 – Manuel d'exploitation de l'équipage de conduite – extrait relatif à la description du système » : le commandant de bord Riar a mentionné un passage du document concernant la fonction d'allègement de la charge des volets de bord de fuite, qui protège les volets contre les charges aérodynamiques excessives. Il a expliqué que si les volets étaient soumis à une rafale, ou que l'équipage réglait les volets au-dessus de la limite permise, ceux-ci se rétracteraient automatiquement pour éviter qu'ils ne s'endommagent. Advenant que l'équipage règle les volets au-delà de la limite précisée sur l'affichette, les volets ne sortiront pas. Il existe une marge de cinq noeuds, de sorte que les volets finiront par sortir, pourvu que l'allègement de la charge de volet fonctionne correctement. Le commandant Riar a indiqué qu'à titre de PNF, M. Bishop était chargé d'exécuter la liste de vérification avant atterrissage, et que ce faisant, celui-ci avait constaté que les volets ne s'étaient pas placés dans la position sélectionnée. Le commandant de bord Riar a témoigné qu'après avoir exécuté la procédure de la liste de vérifications prévue pour la remise des gaz, M. Bishop avait mal analysé le problème concernant les volets, et qu'il avait suivi la mauvaise procédure de la liste de vérification.



[33] La pièce M-10 est intitulée « Sunwing 737 – Manuel d’exploitation de l’équipage de conduite – extrait concernant le désaccord au sujet du volet de bord de fuite » : le commandant de bord Riar a déclaré que le circuit des volets ne s’était pas détérioré comme l’équipage l’avait cru. Il a expliqué qu’après avoir décidé d’effectuer une remise des gaz, l’équipage aurait mis en application la liste de vérification pour la remise des gaz, ce qui aurait compris la rétractation des volets. Ils auraient alors remarqué que les volets ne bougeaient pas lorsqu’ils étaient sélectionnés. L’équipage a jugé qu’il y avait un problème avec les volets, mais il n’a pas su reconnaître que le dispositif d’allègement de la charge des volets de bord de fuite était activé. L’équipage a donc mal interprété le problème relatif aux volets.

[34] La pièce M-11 est intitulée « Sunwing 737 – Manuel d’exploitation de l’équipage de conduite – extrait concernant la séquence de sortie des volets » : le commandant Riar a témoigné que l’équipage n’avait pas sélectionné le réglage des volets en conformité avec la séquence de sortie des volets énoncée dans cette pièce.

[35] La pièce M-12 est intitulée « Manuel de formation des équipages de conduite de 737 NG de Boeing » : le commandant de bord Riar a affirmé que, selon ce que prévoit ce manuel, l’équipage est tenu de surveiller la vitesse anémométrique avant de sortir les volets.

[36] La pièce M-13 est intitulée « Sunwing 737 – Manuel d’exploitation de l’équipage de conduite – extrait concernant les tâches des membres de l’équipage » : le commandant Riar a déclaré qu’en vertu de ce manuel, le PNF est responsable de la lecture de la liste de vérification, des communications, des tâches assignées par le PF, de la sélection des volets, de la circulation au sol, de la trajectoire de vol, de la vitesse anémométrique, de la configuration de l’aéronef et de la navigation. Il a insisté sur la responsabilité du PNF relativement à la configuration de l’aéronef, à la vitesse anémométrique et à la sortie des volets.

[37] La pièce M-14 est intitulée « Carte d’approche ILS pour l’Aéroport international de Vancouver » : selon ce qu’a déclaré le commandant de bord Riar, cette carte d’approche vise à permettre à l’équipage de naviguer en toute sécurité en vue d’un atterrissage suivant ce type d’approche particulier, soit, en l’occurrence, l’approche du système d’atterrissage aux instruments (ILS). Cette carte d’approche permet également aux membres de l’équipage de déterminer à quel moment ils doivent sélectionner les volets et le train d’atterrissage durant l’approche en prévision de l’atterrissage.

[38] M. Bishop a reconnu avoir fait des erreurs en sélectionnant les volets au-delà des limites de vitesse anémométrique permises, ce qui lui avait valu un « échec » à son évaluation en vol de CCP. Il a indiqué ne pas contester le fait qu’on ait mis fin au CCP en raison d’un dépassement de la limite de vitesse établie pour la sortie des volets. Il a en outre admis avoir sélectionné les volets au moment où le PF l’avait commandé.

[39] M. Bishop a indiqué que, lors de son évaluation en tant que PNF au cours du test en vol de CCP, le PF avait commis plusieurs erreurs, qu’il avait eu à « dénoncer », puis à corriger. Monsieur Bishop a ajouté qu’il avait eu le sentiment d’être placé dans une situation absurde dont il ne pouvait sortir gagnant, et qu’il risquait de perdre sa licence, puisqu’il devait gérer le plus grand nombre possible d’erreurs commises par le PF.

***Délégation du PVA : prétention du requérant quant à une influence exercée par l’exploitant***

[40] Monsieur Bishop a indiqué qu'il demandait au Tribunal de renvoyer l'affaire au ministre pour réexamen, avec la recommandation d'invalider le test en vol litigieux, au motif que le PVA avait reçu des directives de la part de l'exploitant, et avait été influencé par lui.

[41] L'inspecteur Lindsey a confirmé que la plupart des exploitants aériens comptaient à leur service des PVA, qui étaient délégués à ce titre par le ministre. Il a en outre confirmé que les PVA étaient rarement en conflit d'intérêt, et que lorsque ceux-ci suivaient leur formation initiale de PVA, ils recevaient des consignes sur les conflits d'intérêts. En outre, s'ils devaient agir comme PVA pour l'exploitant aérien auprès duquel ils occupaient déjà un emploi, ils recevaient une formation spéciale sur les lignes de démarcation ou la distinction existant entre leurs fonctions en tant qu'employés de l'entreprise et leur rôle de délégués du ministre des Transports.

[42] La pièce M-1 est intitulée *Manuel du pilote vérificateur agréé, 9e édition (TP 6533)* : l'inspecteur Lindsey a fourni une description du manuel, en expliquant qu'il renfermait les politiques, procédures et lignes directrices relatives au programme de PVA. Par ailleurs, il a souligné que le CCP avait pour but de déterminer si le candidat ou l'équipage satisfaisait aux exigences quant aux connaissances et aux compétences requises pour s'acquitter de manière sécuritaire et compétente des responsabilités qui leur étaient assignées, dans le contexte du CCP ou de la vérification en ligne.

[43] M. Bishop s'est reporté au document TP 6533 de Transports Canada, où l'on peut lire, au dernier paragraphe de la page 16, dans la section 1.8.10 : « *Il importe de souligner que tout effort déployé par un exploitant ou un organisme faisant appel à un PVA dans le but d'influencer ou de gêner celui-ci, de quelque façon que ce soit, dans le cadre de ses obligations envers le ministre, se traduira par une invalidation des vérifications en vol effectuées par ledit PVA.* » M. Bishop a demandé à l'inspecteur Lindsey de commenter le terme « influencer » dans le contexte d'un CCP. L'inspecteur Lindsey lui a dit qu'il ne pouvait se prononcer, car il n'était pas au courant du contexte de la question évoquée par M. Bishop. En ce qui concerne la citation provenant du document TP 6533, l'inspecteur Lindsey a déclaré que, le cas échéant, son bureau serait avisé d'une *influence*, et le CCP serait invalidé.

[44] La pièce M-2 est intitulée « Délégation de pouvoirs de PVA à M. Ramanjeet Riar » : l'inspecteur Lindsey a indiqué que ce document, qui avait été émis par le commandant de bord Henri Léger, accordait au commandant de bord Ramanjeet Riar les pouvoirs de pilote vérificateur agréé de type A et de type B pour l'aéronef B73C. Le commandant de bord Riar travaille pour Sunwing Airlines depuis 10 ans, et il est actuellement commandant de bord sur des aéronefs 737-800, en plus d'agir comme pilote instructeur, aussi bien en simulateur de vol qu'à bord d'un aéronef, et comme pilote vérificateur agréé de type A de Transports Canada.

[45] Concernant l'affirmation de M. Bishop selon laquelle le commandant de bord Riar aurait subi une influence en ce qui a trait à l'administration du CCP, ce dernier a témoigné qu'à titre de PVA agissant pour le compte du ministre des Transports, il n'était nullement influencé par la compagnie pour ce qui est de la conduite des CCP. Le commandant Riar a déclaré que les PVA ne posaient aucune question sur les antécédents des candidats au CCP, et que le seul renseignement porté à sa connaissance avant les tests en vol CCP était que les candidats avaient suivi la formation nécessaire et avaient été recommandés pour leur test en vol de CCP. Le commandant de bord Riar n'était au fait d'aucun problème susceptible d'empêcher M. Bishop de terminer son CCP comme prévu. Au cours de l'audience, aucune preuve n'a été fournie pour

démontrer que le commandant de bord Riar avait été influencé par la compagnie ou avait reçu des directives d'elle relativement à la conduite du test en vol du CCP de M. Bishop.

### ***L'allégation de contrainte faite par le requérant***

[46] Le Tribunal procédera maintenant à l'analyse de l'affirmation de M. Bishop selon laquelle il aurait été placé dans une situation intenable et forcé de subir son test en vol de CCP.

[47] Monsieur Bishop a admis ne pas contester la note « échec » obtenue à son test en vol de CCP en raison d'un dépassement des limites de vitesse inscrites sur l'affichette concernant les volets. Il a concédé avoir sélectionné les volets au-delà de la vitesse anémométrique maximale permise, ce qui lui avait valu la note « échec ». Monsieur Bishop a demandé une audience en révision en fonction du fait qu'il ait été forcé d'effectuer son test en vol de CCP, et que le PVA chargé du CCP ait été influencé par la compagnie. Monsieur Bishop a soutenu que le Tribunal devrait renvoyer la question de son test en vol de CCP au ministre pour réexamen, en recommandant d'invalider ce test en conséquence.

[48] En renvoyant à la pièce A-1, M. Bishop a mis en évidence plusieurs points importants : le commandant de bord Sinclair a reconnu que, le soir précédant le test, il avait discuté avec le commandant de bord Lewis de la demande d'un copilote expérimenté faite par M. Bishop. Le commandant de bord Sinclair a avisé M. Bishop qu'il n'était pas envisageable qu'un commandant de bord occupe le siège de gauche pendant leurs tests en vol de CCP, à lui et à M. Powell, au cours de la plage horaire de quatre heures prévue pour l'utilisation du simulateur aux fins de leur CCP. Le commandant de bord Sinclair lui a par ailleurs mentionné que le simulateur était réservé sans interruption pour plusieurs semaines, et que M. Bishop, puisqu'il était le pilote le plus solide, pourrait aider l'autre candidat à mener à bien son CCP.

[49] Selon M. Bishop, le commandant de bord Riar a reconnu que le candidat était en droit de refuser de se soumettre à une évaluation en vol. Le commandant de bord Lewis a informé M. Bishop que s'il hésitait à procéder au CCP pour quelque raison que ce soit, il pouvait refuser de subir le test en vol, et ce refus ne serait pas retenu contre lui. Le commandant Sinclair a affirmé, quant à lui, qu'une fois qu'un candidat en formation avait terminé sa mise à niveau des compétences et qu'il était l'objet d'une recommandation en vue d'un test en vol de CCP, il n'avait pas la possibilité de refuser de subir l'évaluation en vol, à moins qu'il ne soit malade ou en raison de circonstances particulières. Interrogé à savoir si de telles conditions, et leur acceptation par le candidat en dépit d'autres préoccupations qu'il pourrait avoir, constituaient une forme de contrainte exercée sur un candidat afin qu'il effectue un test en vol, le commandant de bord Sinclair a répondu que ce n'était pas le cas. Au cours de l'audience, on n'a présenté aucun élément de preuve susceptible de démontrer que M. Bishop a fait l'objet de contrainte de la part d'un responsable de Sunwing, d'un agent de formation ou du PVA pour l'amener à effectuer son test en vol de CCP.

### ***Conclusion***

[50] L'intimé a produit des éléments de preuve émanant de témoins crédibles et fiables établissant que le ministre avait raison de refuser de délivrer un document d'aviation canadien à M. Bishop. Un agent de formation de la compagnie a procédé à une évaluation officielle des

progrès de M. Bishop au cours de sa formation, puis il a déclaré que celui-ci avait réussi son programme de mise à niveau des compétences, et qu'il répondait aux normes requises pour subir son test en vol de CCP. Monsieur Bishop a demandé à être assisté d'un copilote expérimenté dans le cadre de son CCP, étant donné qu'il ne se sentait pas à l'aise de subir son test en compagnie du candidat PNF avec qui il avait suivi sa formation. À la suite de la demande de M. Bishop, le gestionnaire adjoint de la formation a passé en revue le dossier de formation de M. Bishop et la recommandation pour le test en vol de CCP qui l'accompagnait, après quoi il a décidé de laisser l'évaluation de M. Bishop se dérouler tel que prévu. Cette décision a été examinée et approuvée par le gestionnaire de la formation et le gestionnaire des normes de la compagnie. Le PVA qui a administré le test en vol de CCP a vu M. Bishop sélectionner les volets à des vitesses anémométriques dépassant les limites permises, à trois occasions. Alors que les membres de l'équipage se préparaient pour la seconde approche, ils ont mal interprété le problème concernant les volets, ce qui, pour le PVA, dénotait une méconnaissance du système de l'aéronef. Le test en vol de CCP de M. Bishop a été évalué en tant qu'échec par le PVA, parce que la limite de vitesse permise pour la sélection des volets avait été dépassée à trois reprises. Au cours de l'audience, on n'a présenté aucun élément de preuve crédible indiquant que M. Bishop avait été contraint de subir son test en vol de CCP, ou que le pilote vérificateur agréé a été soumis à l'influence ou au contrôle de la compagnie.

### **III. DÉCISION**

[51] Le ministre a prouvé, selon la prépondérance des probabilités, que le requérant, Alan Joseph Bishop, n'a pas répondu aux conditions nécessaires de délivrance d'un document d'aviation canadien, soit un contrôle de compétence pilote sur un aéronef B73C, au titre de l'article 6.71 de la *Loi sur l'aéronautique*.

Le 19 février 2018

(Original signé)

Charles S. Sullivan

Comparutions

Pour le ministre : Catherine Newnham

Pour le requérant : Alan Joseph Bishop (se représentant lui-même)