



## TRIBUNAL D'APPEL DES TRANSPORTS DU CANADA

**Référence :** *Michael Louis Laughlin c. Canada (Ministre des Transports)*, 2019 TATCF 39 (révision)

**N° de dossier du TATC :** O-4427-68

**Secteur :** Aviation

**ENTRE :**

**Michael Louis Laughlin**, requérant

- et -

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

[Traduction française officielle]

**Audience tenue à :** Ottawa (Ontario) le 15 mai 2019

**Affaire entendue par :** Keith Whalen, conseiller

**Décision rendue le :** 6 septembre 2019

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

**Arrêt :** Le Tribunal d'appel des transports du Canada confirme la décision du ministre des Transports de refuser de délivrer un document d'aviation canadien en vertu de l'alinéa 6.71(1)b) de la *Loi sur l'aéronautique*, M. Laughlin n'ayant pas répondu aux conditions de délivrance d'un contrôle de compétence pilote (CCP) pour le S-76D en raison de l'échec du test en vol de son CCP le 15 mai 2018.

## I. HISTORIQUE

[1] Dans un courrier recommandé en date du 12 juin 2018, Transports Canada (TC) a informé Michael Louis Laughlin, le requérant, qu'en raison de l'échec du test en vol de son contrôle de compétence pilote (CCP) le 15 mai 2018, on ne lui délivrerait pas de CCP pour l'hélicoptère S-76D. La lettre précisait que cette décision constituait un refus de délivrer un document d'aviation canadien en vertu de l'alinéa 6.71(1)b) de la *Loi sur l'aéronautique*, puisque M. Laughlin n'avait « pas répondu aux conditions de délivrance » du CCP (pièce M-1, onglet 8).

[2] La lettre de TC était accompagnée du Rapport de test en vol – CCP (hélicoptère) de M. Laughlin, lequel affichait une note de 1 à l'exercice 23, Panne moteur. Le rapport du test en vol indiquait en outre que M. Laughlin « n'était pas en mesure de contrôler l'hélicoptère pendant la panne moteur après le décollage et avant le CDP [point critique de décision], entraînant ainsi un crash (écran rouge) » (pièce M-1, onglet 2).

[3] Le 12 juin 2018, M. Laughlin a demandé au Tribunal d'appel des transports du Canada (Tribunal) de réviser la décision du ministre des Transports (ministre) (pièce M-1, onglet 6).

[4] Le 12 février 2019, le Tribunal a informé les parties qu'une audience en révision aurait lieu le 15 mai 2019 à Ottawa (Ontario), ce qui fut fait.

## II. DISCUSSION ET ANALYSE

[5] La preuve de l'intimé était constituée d'une pièce et du témoignage d'un témoin, James Bionda, un inspecteur de la sécurité de l'Aviation civile de TC. Ce dernier est le pilote vérificateur agréé (PVA) qui a dirigé le test en vol du requérant.

[6] Le requérant a pour sa part déposé deux pièces en preuve. Il s'est représenté lui-même, et a témoigné en son propre nom.

[7] Le ministre a fondé sa décision sur l'alinéa 6.71(1)b) de la *Loi sur l'aéronautique*, qui se lit comme suit :

**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;

[...]

[8] La question dont le Tribunal est saisi est la suivante : la décision du ministre de refuser de délivrer un document d'aviation canadien au motif que le requérant n'a pas répondu aux conditions de délivrance d'un CCP pour le S-76D était-elle justifiée?

## **A. Charge de la preuve**

[9] Le ministre a prétendu que la charge de la preuve incombait au requérant en l'espèce. Le ministre a reconnu qu'il avait le fardeau de la preuve dans le cas de l'imposition de sanctions pécuniaires, comme le prévoit expressément le paragraphe 7.91(4) de la *Loi sur l'aéronautique*. Toutefois, il a fait valoir que puisque la charge de la preuve pour d'autres questions relevant de la *Loi sur l'aéronautique* n'était pas expressément prévue, il incombait au requérant de prouver que la décision du ministre était déraisonnable, prise de mauvaise foi ou qu'elle constituait un manquement à l'équité procédurale. Le ministre n'a offert aucune preuve ou information précise à l'appui de cet argument.

[10] Le requérant a déclaré qu'il croyait comprendre que le fardeau incombait au ministre.

[11] Dans ses pratiques antérieures, le Tribunal a toujours considéré que le ministre avait le fardeau de prouver sa cause lorsqu'il exerçait son pouvoir discrétionnaire de refuser de délivrer un document d'aviation canadien. En l'absence de tout élément de preuve permettant de s'écarter de cette pratique, j'estime qu'il incombe au ministre de faire valoir ses arguments contre le requérant au cours de la présente audience. Par conséquent, le ministre est tenu de prouver qu'il était justifié de refuser de délivrer le CCP du fait que le requérant ne répondait pas aux conditions de délivrance ou de modification du document.

## **B. La décision du ministre était-elle justifiée?**

[12] Le ministre a soutenu que le requérant n'était pas qualifié pour recevoir un CCP S-76D en raison de son rendement insatisfaisant lors de la vérification en vol en simulateur. Le requérant a prétendu qu'il y avait un problème avec le simulateur, et qu'il avait été traité injustement parce que l'autre participant au test s'était également écrasé dans des circonstances similaires et qu'il avait tout de même réussi. Il a ajouté que le test en vol avait été effectué dans des conditions qu'il aurait jugées dangereuses à bord d'un véritable appareil, et qu'il n'avait pas reçu de formation pour un décollage de nuit avec une portée visuelle de piste (RVR) de 1200 pieds, avant son test en vol.

[13] M. Bionda a témoigné être le PVA qui a dirigé la vérification en vol de M. Laughlin dans le simulateur de vol S-76D de la Flight Safety International, à West Palm Beach, en Floride. Le test en vol a été effectué conformément au scénario de CCP de l'hélicoptère S-76D (pièce M-1, onglet 3), valide de mai 2018 à mai 2019 pour une utilisation durant un CCP initial effectué selon les règles IFR (règles de vol aux instruments) dans un simulateur de niveau D certifié par TC.

[14] La vérification en vol a été effectuée selon le concept d'équipage de conduite avec un pilote et un copilote. Avant le début du test, le PVA a fait l'exposé avant vol pour l'équipage, lequel comprenait les détails du scénario, les éléments obligatoires, les conditions météorologiques, les rôles et les responsabilités de chacun, et les éléments généraux relatifs au test en vol (pièce M-1, onglet 3, pages 1 à 7). L'article 3.1 du guide d'exposé indique : « Êtes-vous satisfait de la formation que vous avez reçue et vous sentez-vous prêt pour votre CCP/IFR? » Pour que le test en vol ait lieu, le requérant aurait normalement répondu favorablement à cette question.

[15] Avant le départ, l'équipage de conduite de l'hélicoptère a copié l'information Alpha (pièce M-1, onglet 3, page 18) de l'ATIS (service automatique d'information de région terminale) de Toronto, et les conditions météorologiques réelles au moment du décollage présentaient un plafond couvert à 200 pieds et une RVR de 1200 pieds sur la piste 15.

[16] M. Laughlin a témoigné qu'au moment de la simulation, il n'était pas à l'aise avec l'absence de feux d'axe de piste et les conditions de visibilité réduite la nuit, et qu'il avait demandé un changement afin de pouvoir décoller sous l'éclairage de feux d'axe de piste. M. Laughlin a fait savoir à M. Bionda qu'il ne décollerait pas dans de telles conditions s'il était à bord d'un véritable hélicoptère. M. Bionda l'a alors informé que les conditions météorologiques qui existaient à ce moment-là et la configuration de la piste avaient été approuvées conformément aux limites des pouvoirs de l'exploitant relativement au décollage, et qu'elles demeureraient les mêmes pour le départ du CCP. Le test en vol s'est poursuivi dans les conditions initialement prévues dans le scénario de CCP.

[17] Au décollage, M. Bionda a introduit une Panne moteur pendant un décollage, à une vitesse de 40 nœuds, et avant le point critique de décision (CDP), ce qui a entraîné une procédure de décollage interrompu (RTO). Au toucher des roues sur la piste, l'hélicoptère accusait un mouvement de lacet vers la droite et n'était pas aligné sur le cap de la piste, provoquant ainsi un mouvement de roulis de l'appareil. Cette manœuvre a été jugée inacceptable et le test en vol a été interrompu, car la procédure ne répondait pas aux critères d'exécution tels que définis dans le manuel Vérification de compétence pilote et qualification de type d'aéronef — Guide de test en vol (Hélicoptères) TP 14728 (Guide de test en vol). Les critères d'exécution en cause faisaient partie de l'exercice 8, Décollage interrompu, soit l'élément « f. manipuler les commandes correctement afin de garder l'alignement longitudinal de l'hélicoptère par rapport à l'axe de piste » et l'élément « g. interrompre le décollage si ... dans un hélicoptère multimoteur, alors que la panne de l'installation motrice survient à un point du décollage où la procédure d'interruption peut être déclenchée et qu'il reste à l'hélicoptère suffisamment de piste ou de prolongement d'arrêt pour pouvoir s'immobiliser en toute sécurité » (pièce M-1, onglet 7, page 23).

[18] Le Guide de test en vol définit les paramètres et les critères de la procédure de décollage interrompu. Il dispose que : « Si un exploitant est assujéti à des limites au décollage sous la forme d'une RVR 1200 ... le candidat fera la démonstration d'un tel décollage interrompu à la limite la plus basse appropriée à son poste de membre d'équipage de conduite. » Le candidat au CCP doit démontrer son aptitude à interrompre le décollage dans cet environnement de faible visibilité, et à atterrir sur la piste en toute sécurité (pièce M-1, onglet 7, page 23).

[19] Les témoignages de M. Bionda et du requérant ont tous les deux confirmé que l'exploitant chez qui travaillait M. Laughlin était certifié pour opérer la nuit dans des conditions de RVR 1200. Par conséquent, le Tribunal conclut que M. Bionda a suivi les directives telles que spécifiées dans le Guide de test en vol et que sa demande de décoller dans ces conditions n'était pas déraisonnable.

[20] M. Laughlin a déclaré qu'au cours de l'exposé après vol, il avait informé M. Bionda que le simulateur de vol connaissait des problèmes; il était susceptible d'effectuer un mouvement de roulis au toucher des roues, et ses pédales ont commencé à vibrer pendant l'arrondi. Il a indiqué à M. Bionda qu'il y avait une anomalie connue sur ce simulateur particulier qui provoquait un

mouvement de roulis indésirable lors d'un atterrissage par vent de travers, ajoutant qu'un employé de la Flight Safety International avait confirmé que ce simulateur était défectueux.

[21] M. Bionda a indiqué qu'à la suite de la prétention du requérant suggérant qu'il y ait un problème avec le simulateur, il avait consulté l'exploitant du simulateur le même jour, et ce dernier lui avait dit qu'aucune anomalie qui causerait une condition de mouvement de roulis ou des vibrations dans les pédales n'avait été relevée. Un peu plus tard, M. Bionda a effectué un suivi auprès de la Flight Safety International, et a reçu la confirmation verbale et écrite qu'aucun problème n'avait été signalé relativement à ce simulateur au moment du CCP de M. Laughlin, pas plus qu'avant ou après le test (pièce M-1, onglet 4).

[22] Le requérant a témoigné que son partenaire de simulateur avait éprouvé des problèmes de roulis similaires à l'atterrissage lors d'un vol précédent, ce qui semble révéler que le simulateur a connu le même problème au cours des deux vols. M. Bionda a expliqué que lors du premier vol, l'hélicoptère avait subi un dysfonctionnement du rotor de queue, ce qui avait entraîné la perte complète des commandes de vol. Lors du deuxième vol, l'hélicoptère a perdu un moteur au départ, causant un décollage interrompu, et il n'y a eu aucune perte de contrôle du rotor de queue résultant de cette urgence. Les critères d'exécution relatifs à ces deux situations d'urgence sont différents, et les deux pilotes ont été notés selon les critères d'exécution appropriés. M. Bionda a ajouté qu'en fonction de ces critères d'exécution, il était acceptable au cours du premier vol que l'hélicoptère fasse un mouvement de roulis à l'atterrissage, car il y avait une perte des commandes de vol, tandis que dans le cas du décollage interrompu, le pilote devrait être capable d'atterrir sur la piste tout en conservant la maîtrise en direction.

[23] Les parties n'ont présenté aucun élément de preuve corroborant l'existence d'un problème de mouvement de roulis du simulateur au toucher des roues, ou de vibrations des pédales. Le témoin du ministre a prétendu que le requérant « n'a pas suffisamment contrôlé le lacet ». L'hélicoptère n'était pas aligné dans l'axe de la piste au toucher des roues, provoquant ainsi le mouvement de roulis; c'est bien cela, et non pas une défectuosité des pédales du simulateur, qui a causé l'écrasement.

[24] Au cours de son témoignage, M. Laughlin a déclaré que deux rubriques du document TP 6533, soit le Manuel du pilote vérificateur agréé (Manuel), étaient en contradiction avec le comportement du PVA.

[25] Le requérant a d'abord abordé la rubrique 5.14. Selon lui, M. Bionda a établi les conditions d'un état indésirable de l'aéronef (UAS) en réduisant les marges de sécurité. Un UAS est défini comme étant « la position, la vitesse, l'attitude ou la configuration d'un aéronef qui découle d'une erreur, d'une action ou d'une omission d'un membre de l'équipage de conduite qui réduit clairement les marges de sécurité » (souligné dans l'original) (pièce A-2, page 46). Selon le requérant, le terme UAS est largement utilisé dans l'échelle de notation à quatre points pour définir un exercice efficace, acceptable, médiocre ou inacceptable. Le Tribunal note pour sa part que cette rubrique offre une définition qui ne traite que de marges de sécurité réduites résultant « d'une erreur, d'une action ou d'une omission d'un membre de l'équipage de conduite ». Par conséquent, le Tribunal estime que cette rubrique ne s'applique pas en l'espèce; M. Bionda n'aurait pas pu agir contrairement à cette rubrique du Manuel.

[26] Le Tribunal conclut, en fonction de la preuve dont il dispose, que M. Bionda a suivi les procédures décrites dans le Guide de test en vol, faisant en sorte que l'hélicoptère était exploité selon des paramètres de vol sécuritaires. Les conditions du décollage et de l'urgence en vol subséquente rencontrées par M. Laughlin respectaient les limites des conditions du certificat d'exploitation aérienne de la compagnie, et elles ne présentaient pas de danger pour l'exploitation sécuritaire de l'hélicoptère.

[27] La deuxième rubrique du Manuel qui, aux dires du requérant, n'a pas été suivie par M. Bionda est le sous-alinéa 6.27(4)m)(i). Le requérant prétend que les Bonnes méthodes de vérification en vol en aéronef n'ont pas été prises en considération, puisqu'il avait imposé une restriction relative à la sécurité de la formation voulant qu'il ne décolle pas dans les conditions proposées. Cette rubrique dispose que « Toute restriction ou limite imposées aux manœuvres exécutées en aéronef dans le but d'assurer la sécurité doit être respectée » (pièce A-2, page 72).

[28] Le Tribunal note que cette rubrique ne concerne pas les simulateurs, et ne s'applique que dans le cadre de l'exposé sur la vérification en vol. En outre, le Tribunal a déjà conclu que les conditions de décollage étaient conformes aux lignes directrices de l'exploitant et à la politique de TC. Par conséquent, le Tribunal conclut que cette disposition ne s'appliquerait pas dans les circonstances de la présente affaire.

[29] M. Laughlin a témoigné que l'instructeur sur simulateur lui avait indiqué que la seule façon de reproduire des conditions d'une RVR de 1200 pieds dans le simulateur était d'introduire du brouillard, ce qui avait davantage limité ses repères visuels. M. Bionda a expliqué que la RVR de 1200 pieds représente la visibilité réelle, quelles que soient les restrictions introduites dans le simulateur.

[30] M. Laughlin a déclaré que M. Bionda l'avait « essentiellement forcé » à poursuivre le test en vol dans des conditions météorologiques qui constituaient un danger pour le bon déroulement du vol, allant ainsi à l'encontre du Guide de test en vol (page 4). M. Laughlin a ajouté qu'un pilote ne se retrouverait jamais dans ces conditions dans le cadre des opérations de sa compagnie, et que personnellement, il ne partirait pas dans de telles conditions, mais que M. Bionda avait insisté pour que la vérification en vol se poursuive dans ces conditions. M. Bionda a indiqué que l'équipage de conduite pouvait décider à tout moment d'arrêter ou d'interrompre le test en vol. Dans le cas qui nous occupe, les conditions météorologiques se situaient dans les limites des restrictions de décollage autorisées et approuvées pour la compagnie, et l'interruption de la vérification en vol aurait constitué un CCP inachevé. M. Laughlin s'est senti obligé de poursuivre le test en vol, puisque l'exercice impliquait un autre membre d'équipage. Il a jugé que l'impact sur son partenaire de simulateur aurait été important s'il avait interrompu le vol, puisque cela aurait abouti à une vérification en vol non terminée.

[31] Le requérant a par ailleurs soutenu que le fait de se voir refuser l'utilisation de la piste alternative était contraire à l'alinéa 6.27y) du Manuel. Cette disposition indique que « Toute restriction opérationnelle qui n'empêche pas l'utilisation de l'aéronef ou du simulateur pour un CCP doit être passée en revue ». Le Tribunal conclut que le déroulement du test en vol du CCP n'était pas contraire à cette disposition, car le test ne comportait pas de restrictions opérationnelles. Le PVA n'a introduit aucune restriction excédant le cadre du certificat

d'exploitation, et M. Laughlin n'aurait pas le pouvoir d'imposer une telle restriction à une vérification en vol alors qu'on lui demande de suivre un scénario de test en vol approuvé.

[32] Le Tribunal estime que même si les conditions n'ont possiblement pas offert un niveau de confort adéquat à M. Laughlin, aucune preuve n'a été présentée pour tirer la conclusion qu'il existait quelle condition dangereuse que ce soit pendant le décollage ou la procédure de décollage interrompu.

[33] M. Laughlin a déclaré qu'il possédait une vaste expérience de la conduite de divers types d'hélicoptères, et qu'il était lui-même PVA. Le requérant ne possédait qu'une expérience limitée à bord de ce type d'hélicoptère, et il s'agissait de son premier CCP à titre d'employé de cette compagnie.

[34] M. Laughlin a indiqué avoir reçu sa formation initiale sur le S-76D avant sa vérification en vol, mais qu'il n'avait reçu aucune formation relativement aux départs de nuit avec une RVR de 1200 pieds. M. Bionda a affirmé qu'il n'était pas au courant de ces renseignements, et qu'il n'avait pas demandé à M. Laughlin si ce dernier avait terminé toute sa formation, pas plus que M. Laughlin ne lui avait fourni volontairement cette information. M. Bionda a reçu une recommandation du pilote en chef et gestionnaire des opérations indiquant que le candidat avait suivi sa formation et qu'il était prêt pour le CCP. Cette recommandation est envoyée à TC lorsque toute la formation en vue d'un CCP est terminée et que le candidat est prêt à effectuer son test en vol relativement à toute partie du programme de formation, y compris les opérations de nuit avec une RVR de 1200 pieds. M. Bionda a déclaré que s'il avait été mis au courant du fait que le programme de formation n'avait pas été terminé, il n'aurait pas effectué la vérification en vol.

[35] Le Tribunal estime que M. Laughlin a eu l'occasion d'informer M. Bionda de son manque de formation à l'égard des opérations de nuit avec une RVR de 1200 pieds, autant avant que pendant le CCP, mais ne l'a pas fait.

[36] Ainsi, après avoir soigneusement examiné les pièces et les témoignages pertinents, le Tribunal conclut que le test en vol a été effectué conformément aux procédures du Guide de test en vol. Aucune preuve ni aucun témoignage n'ont incité le Tribunal à conclure que la vérification en vol avait été effectuée de façon dangereuse ou que le simulateur avait connu des problèmes de fonctionnement durant le vol. Autant avant que pendant le test en vol, M. Laughlin a eu l'occasion d'informer M. Bionda qu'il n'avait pas reçu de formation sur les décollages de nuit avec une RVR de 1200 pieds, mais puisqu'il ne l'a pas fait, M. Bionda a donc procédé au test en vol en supposant que le candidat avait suivi toute la formation.

[37] Par conséquent, le Tribunal conclut que, selon la prépondérance des probabilités, la décision du ministre de refuser de délivrer un CCP à M. Laughlin était justifiée, car ce dernier n'a pas répondu aux conditions de délivrance d'un CCP pour le S-76D.

### **III. DÉCISION**

[38] Le Tribunal d'appel des transports du Canada confirme la décision du ministre des Transports de refuser de délivrer un document d'aviation canadien en vertu de l'alinéa 6.71(1)b de la *Loi sur l'aéronautique*, M. Laughlin n'ayant pas répondu aux conditions de délivrance d'un contrôle de compétence pilote (CCP) pour le S-76D en raison de l'échec du test en vol de son CCP le 15 mai 2018.

Le 6 septembre 2019

(Original signé)

Keith Whalen

Conseiller

Représentants des parties

Pour le ministre : Martin Forget

Pour le requérant : S'est représenté lui-même