



TRIBUNAL D'APPEL DES TRANSPORTS DU CANADA

Référence : *Mark Dinan c. Canada (Ministre des Transports)*, 2019 TATCF 40 (révision)

N° de dossier du TATC : A-4436-68

Secteur : aéronautique

ENTRE :

Mark Dinan, requérant

- et -

Canada (Ministre des Transports), intimé

[Traduction française officielle]

Audience tenue à : Halifax (Nouvelle-Écosse) le 29 mai 2019

Affaire entendue par : Keith B. Whalen, conseiller

Décision rendue le : 12 septembre 2019

DÉCISION ET MOTIFS À LA SUITE DE LA RÉVISION

Arrêt : Le ministre des Transports n'a pas prouvé, selon la prépondérance des probabilités, qu'il était justifié de refuser de délivrer un document d'aviation canadien au requérant, le commandant de bord Mark Dinan, au motif qu'il n'a pas satisfait pas à la norme de compétence requise dans le cadre d'une évaluation opérationnelle en ligne. La décision est renvoyée au ministre pour réexamen conformément au paragraphe 6.72(4) de la *Loi sur l'aéronautique*.

I. CONTEXTE

[1] Le 6 juillet 2018, dans un avis de refuser de délivrer ou de modifier un document d'aviation canadien (avis) en vertu du paragraphe 6.71(1)b) de la *Loi sur l'aéronautique*, Transport Canada (TC) a informé le commandant de bord Mark Dinan qu'il ne lui délivrerait pas son évaluation opérationnelle en ligne (LOE) pour un aéronef EA32, puisqu'il avait échoué à une LOE le 26 juin 2018 (pièce M-4).

[2] L'annexe A de l'avis indique que le commandant Dinan n'a pas satisfait à la norme de compétence requise dans le cadre d'une LOE. Plus précisément, et conformément au Manuel de l'évaluateur programme avancé de qualification — TP 14672 (Manuel de l'évaluateur PAQ), la LOE a été évaluée comme étant un « échec » du fait que le candidat a échoué à la première tentative de trois jeux d'événements distincts. L'avis comprenait également le Rapport du test en vol — Contrôle de la compétence du pilote (Avion) daté du 26 juin 2018 (pièce M-3). Le rapport contenait les détails suivants :

LOE notée insatisfaisante

Étape #2 Jeu d'événements #8

OCR [objectif de compétence résultant] #11 Effectuer une approche de précision

Énoncé de normes #18 - Aviser l'équipage de cabine

Au cours de l'atterrissage d'urgence, les appels requis pour aviser l'équipage de cabine n'ont pas été effectués conformément au FOM [manuel des opérations aériennes]

Il s'agissait du troisième jeu d'événements noté 1, sans répétition possible.

[3] La LOE est le principal moyen d'évaluation des compétences du Programme avancé de qualification (PAQ), comme l'indique la section 8.10 du chapitre 8 du Manuel de l'évaluateur PAQ (pièce M-2, page 44).

[4] Le Tribunal d'appel des transports du Canada (Tribunal) a reçu la demande de révision du commandant Dinan le 7 août 2018.

[5] Le 22 mars 2019, le Tribunal a informé les parties que l'audience se tiendrait le 29 mai 2019 à Halifax, en Nouvelle-Écosse, et elle y a été tenue comme prévu.

II. ANALYSE

[6] Le ministre a fondé sa décision sur l'alinéa 6.71(1)b) de la *Loi sur l'aéronautique* qui dispose que le ministre peut refuser de délivrer ou de modifier un document d'aviation canadien si « le demandeur... ne répond pas aux conditions de délivrance ou de modification du document... ».

[7] Les alinéas 705.106(1)c) et d) du *Règlement de l'aviation canadien* prévoient qu'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... » à moins d' :

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;

d) avoir subi avec succès ou être en train de subir, conformément aux *Normes de service aérien commercial*, une **vérification de compétence en ligne ou un entraînement en ligne** pour ce type d'aéronef, dont la période de validité n'est pas expirée; ...

[je souligne]

[8] La question dont le Tribunal a été saisi est de savoir si le ministre était justifié de refuser de délivrer un document d'aviation canadien au commandant Dinan, soit une LOE EA32, et s'il y a des motifs de renvoyer l'affaire au ministre pour réexamen.

[9] Il incombe au ministre de démontrer que le refus de délivrer le document d'aviation canadien au commandant Dinan, en raison de son échec à la première tentative de trois jeux d'événements distincts, était justifié. La charge de la preuve repose sur la prépondérance des probabilités, en vertu du paragraphe 15(5) de la *Loi sur le Tribunal d'appel des transports du Canada*.

[10] La preuve de l'intimé était constituée de douze pièces et du témoignage de deux témoins; Michel Paré, inspecteur de la sécurité de l'aviation civile dans la division des opérations nationales de vol, à Transports Canada, et le commandant de bord Peter Jaworski, un pilote vérificateur agréé de Transports Canada qui est aussi évaluateur de LOE pour Air Canada.

[11] Le requérant a déposé une seule pièce en preuve, s'est représenté lui-même et a témoigné en son propre nom.

[12] Le représentant du ministre a présenté le Manuel de l'évaluateur PAQ (pièce M-2). M. Paré a expliqué que le PAQ était un programme facultatif offert aux exploitants aériens canadiens souhaitant utiliser une méthode alternative pour former, évaluer et permettre aux membres d'équipage de conduite, aux instructeurs et aux évaluateurs d'obtenir leur qualification. Air Canada est actuellement le seul exploitant au Canada à avoir mis un PAQ en œuvre.

[13] Le Manuel de l'évaluateur PAQ prévoit qu'un exploitant aérien canadien qui met un PAQ en œuvre n'a pas à effectuer de contrôle de compétence pilote, de vérification de compétence en ligne et d'entraînement en ligne, conformément au document « Exemption aux alinéas 705.106(1)c) et d) du *Règlement de l'aviation canadien* » (pièce M-1).

[14] M. Paré a ajouté que le PAQ est un programme progressif de formation et d'évaluation, et que la LOE est la partie du programme servant à évaluer l'ensemble des compétences de l'équipage de conduite. Seul un évaluateur de type E approuvé par Transports Canada peut diriger une LOE.

[15] M. Paré était le chef de l'équipe technique intérimaire de Transports Canada qui a évalué le rapport du test en vol (pièce M-3) et a délivré l'avis en date du 6 juillet 2018 (pièce M-4). Sa décision repose sur l'alinéa 9.8.1b) du Manuel de l'évaluateur PAQ, qui dispose que : « Une LOE reçoit l'appréciation générale « Échec » si l'une des situations suivantes se produit: le candidat échoue une première tentative de trois jeux d'événements distincts » (pièce M-2, page 51).

[16] Le commandant Jaworski a témoigné qu'il était un évaluateur PAQ de type E qualifié (pièce M-5) et qu'il avait dirigé la vérification en vol du commandant Dinan le 26 juin 2018. Le commandant de bord Phil Cameron, un pilote vérificateur de la compagnie qui était à l'époque en formation en vue de devenir évaluateur de LOE, l'a assisté durant le test en vol. Le commandant Cameron s'est occupé du déroulement des scénarios et a assumé les fonctions de régulateur de vol, de répartiteur de la maintenance, d'agent de bord, de contrôleur de la circulation aérienne, en plus de remplir le rapport de test en vol, alors que le commandant Jaworski a dirigé le test en vol et en a fait l'évaluation finale.

[17] Le représentant du ministre a déposé le scénario de la LOE 31 d'Air Canada en preuve (pièce M-9), tandis le commandant Jaworski a résumé la façon de l'utiliser et les protocoles à

suivre lorsqu'on dirige un test en vol de LOE. L'étape 1 du scénario de la LOE 31 compte 11 jeux d'événements, dont huit ont été présentés au commandant Dinan. Le test en vol a été interrompu au cours du huitième jeu en raison d'un échec à la première tentative des jeux d'événements 2, 3 et 8.

[18] Le représentant du ministre a également présenté les directives de notation d'Air Canada relatives au PAQ (directives de notation) (pièce M-10), et le commandant Jaworski a expliqué le système d'échelle à quatre échelons utilisé pour noter un équipage de conduite lors d'une vérification en vol. Ces directives de notation contiennent de nombreux éléments, chacun possédant des critères permettant d'évaluer le rendement sur une échelle de 4 à 1, la note de 1 étant considérée insatisfaisante. Ce document a été rédigé par Air Canada et était à la disposition du commandant Jaworski lors du test en vol.

[19] Le Tribunal note que le Manuel de l'évaluateur PAQ prévoit que : « Chaque PAQ doit comprendre une méthodologie d'évaluation qui sera utilisée pour noter l'atteinte des objectifs de compétence par rapport aux normes de qualification. » L'article 10.3.1 dispose par ailleurs que « chaque exploitant adopte sa propre échelle de notation qui sera décrite dans sa documentation approuvée relative au PAQ » (pièce M-2, page 54).

[20] Par conséquent, selon le Manuel de l'évaluateur PAQ, les directives de notation constituent l'outil d'évaluation approprié pour évaluer le rendement du requérant au cours de sa LOE. Le manuel d'exploitation applicable peut également servir d'outil d'évaluation, conformément à l'article 9.5.2 du Manuel de l'évaluateur PAQ, qui dispose qu'au cours d'un exposé pré-vol, il convient de mentionner que les procédures d'urgence sont évaluées en fonction des normes de qualification, en faisant référence au manuel d'exploitation de l'exploitant (pièce M-2, page 49).

A. Jeu d'événements 2 – Évaluation des équipements d'aéronef / État de la maintenance / Pré-vol

[21] Selon le scénario de la LOE 31, ce jeu d'événements visait à ce que l'équipage de conduite découvre un message « No Go » (pas de départ) sur l'imprimante du système embarqué de communications, d'adressage et de compte rendu (ACARS) lors de son arrivée dans l'aéronef. Ce message apparaissait du fait qu'un problème de maintenance n'avait pas été inscrit correctement dans le système de suivi électronique. L'objectif de ce jeu d'événements précise que « l'équipage doit suivre le protocole que prévoit le manuel d'exploitation relativement au traitement d'un message NO GO. L'équipage n'obtiendra pas de certification de l'équipe de maintenance l'autorisant à partir à moins qu'il ait reconnu en avoir besoin ». Le scénario de la LOE 31 indique également : « Assurez-vous que le message NO GO soit affiché sur l'imprimante lorsque l'équipage prend place dans l'appareil » (pièce M-9, page 9).

[22] Le commandant Jaworski a témoigné que le message avait été placé sur l'imprimante de l'ACARS avant l'arrivée de l'équipage de conduite, soit environ 30 minutes avant l'heure de départ prévue, et qu'il sortait de l'imprimante en position verticale. Il a ajouté que le copilote avait retiré le message de l'imprimante et avait informé le commandant Dinan qu'ils avaient reçu un message de l'imprimante de l'ACARS, mais que ce dernier ne l'avait pas vu et qu'il était possible que le message ait été enfoui sous d'autres documents. Le commandant Jaworski a

témoigné que l'équipage n'avait pas confirmé le contenu du message ni reçu l'autorisation de quitter la barrière et que, par conséquent, le jeu d'événements lui avait valu la note de 1.

[23] Le commandant Dinan a affirmé qu'il ne se souvenait d'aucune conversation concernant le message NO GO et que pendant la montée initiale à partir de Toronto, un message imprimé sur l'ACARS indiquait que les travaux nécessaires n'avaient pas été effectués avant le départ. C'était la première fois qu'il était mis au courant du message NO GO.

[24] Le commandant Dinan a fait référence à la section 8.2.18 du manuel d'exploitation (pièce M-11) relativement au message NO GO. La section dispose qu'un « message ACARS "PAS DE DÉPART, TRAVAUX MAINTENANCE NON EFFECTUÉS" est un avertissement envoyé environ 20 minutes avant l'heure de départ prévue afin de s'assurer que l'aéronef ne parte pas avant la fin des actions ou des travaux de maintenance requis ». Il s'est dit préoccupé par le fait que le message avait été placé dans le simulateur plus tôt qu'il n'aurait apparu dans un véritable aéronef dans le cadre d'un vol normal, et a affirmé que cela avait eu pour conséquences que l'équipage de conduite n'avait pas remarqué le message NO GO. Le commandant Dinan a soutenu que le message avait été placé sur l'imprimante à l'insu des membres de l'équipage et que le commandant Cameron aurait dû les aviser de la présence de ce message lorsqu'ils sont entrés dans le poste de pilotage. Le commandant Dinan a déclaré qu'il supposait « que ce message a été ramassé par les candidats en même temps que plusieurs messages ATIS [service automatique d'information de région terminale... » (pièce A-1).

[25] Le commandant Dinan a en outre fait valoir que le message de l'ACARS apparaîtrait normalement sur un écran d'affichage. Or, selon lui, cet affichage n'a jamais été activé pendant le test, et l'évaluateur n'a pas non plus verbalisé le fait qu'un message avait été imprimé (pièce A-1). Le commandant Jaworski a précisé que lorsqu'un message de l'ACARS était reçu dans l'aéronef, il y avait une indication visuelle sur l'ECAM (moniteur électronique centralisé de bord) avisant l'équipage de la réception d'un message. Cette fonctionnalité n'était pas opérationnelle dans le simulateur, de sorte que la seule façon dont l'équipage de conduite pouvait savoir qu'il y avait un message était de vérifier visuellement l'imprimante ACARS. Le commandant Jaworski a témoigné que cette anomalie faisait partie de l'exposé pré-vol et que l'équipage de conduite avait été informé de la nécessité de vérifier l'imprimante de l'ACARS au cas où il y aurait un message.

[26] Compte tenu de la divergence des témoignages, et en l'absence du témoignage du copilote, j'en viens à la conclusion que la version du commandant Jaworski est plus crédible quant au placement du message NO GO sur l'imprimante ACARS environ 30 minutes avant le départ, et aux actions subséquentes de l'équipage de conduite. Le témoignage du commandant Jaworski est convaincant : le copilote a retiré le message NO GO de l'imprimante ACARS et a informé le commandant Dinan de sa réception. De plus, le commandant Dinan a reconnu que le message en cause avait probablement été égaré parmi d'autres messages. Par conséquent, je constate, d'après la preuve dont je dispose, que le copilote a informé le commandant Dinan de la réception du message, mais que ce dernier n'a pas confirmé avoir reçu le message NO GO, et n'a pris aucune mesure à son égard. À la lumière du témoignage des deux parties, il est concevable que le copilote ait placé le message parmi d'autres documents, qu'il ait effectué d'autres tâches avant le vol et qu'il ait par la suite oublié de prendre des mesures additionnelles relativement au message.

[27] Je conclus, selon la prépondérance des probabilités, que le message NO GO était sur l'imprimante de l'ACARS, conformément au script de la LOE 31 et au manuel d'exploitation, ce qui a laissé suffisamment de temps à l'équipage de le récupérer avant le départ. Le terme « approximatif » est utilisé dans le manuel d'exploitation et le scénario de la LOE 31, ce qui permet une certaine souplesse quant au délai d'envoi et de réception des messages NO GO.

[28] Je dois maintenant déterminer si les actions de l'équipage justifiaient une note de 1 pour cet événement. Le commandant Jaworski a jugé que cet événement constituait un échec, puisque l'équipage n'avait pas réagi au message NO GO ni n'avait reçu l'autorisation de quitter la barrière. Toutefois, il n'a pas fait référence à aucun critère de notation spécifique provenant des directives de notation pour justifier ce résultat.

[29] Les directives de notation indiquent que la note de 1 est attribuée à un jeu d'événements de LOE lorsque « les compétences en GRE [gestion des ressources de l'équipage] étaient inefficaces, à moins que d'autres membres d'équipage formulaient constamment des incitations ». Dans le cadre d'une gestion professionnelle, une note de 1 est justifiée lorsque les procédures d'utilisation normalisées (SOP) ne sont pas suivies.

[30] Je conclus que le jeu d'événements a été correctement évalué comme étant un échec, et que les actions de l'équipage justifiaient une note de 1 dans les circonstances. En l'espèce, les compétences du commandant de bord et du copilote en matière de gestion des ressources de l'équipage (GRE) ont été inefficaces, car ils n'ont pas réagi adéquatement à l'égard du message NO GO. En outre, en raison de l'omission de réagir au message, ils ont décollé sans avoir obtenu l'autorisation appropriée, contrevenant ainsi au manuel d'exploitation et aux SOP.

B. Jeu d'événements 3 – Exécuter un roulage départ (Faible Vis)

[31] L'objectif de ce jeu d'événements est de permettre à l'équipage de conduite de démontrer ses habiletés pendant des opérations de roulage départ par faible visibilité, et sa capacité à s'adapter à une autorisation révisée tout en maintenant sa conscience de la situation (pièce M-9, page 11).

[32] Le scénario de la LOE 31 et le témoignage du commandant Dinan démontrent que l'équipage de conduite a reçu l'autorisation initiale de tourner à droite sur la voie de circulation Alpha, de tourner à gauche sur la voie de circulation Romeo et d'attendre à l'écart de la voie de circulation Bravo (bien que la pièce A-1 diffère quelque peu du témoignage du requérant). Le commandant Dinan a indiqué qu'après avoir quitté la rampe pour s'engager sur la voie de circulation Alpha, il a par erreur tourné à droite trop tôt, est demeuré sur la rampe et s'est dirigé vers le nord, longeant ainsi à la voie de circulation Alpha plutôt que tourner pour s'engager sur la voie de circulation Alpha et la suivre. Dès qu'il a détecté l'erreur, il a stoppé l'appareil, a actionné le frein de stationnement, puis a appelé le contrôleur de la circulation aérienne au sol, l'informant de l'erreur de roulage et de sa position. Il a ensuite reçu l'autorisation modifiée de rouler sur Alpha Juliet, traverser la voie de circulation Alpha, puis rouler en direction sud sur la voie de circulation Bravo, tourner à droite sur la voie de circulation Victor pour finalement attendre à l'écart de la piste 33R (pièce A-1).

[33] Le commandant Dinan a témoigné qu'il y avait deux simulateurs disponibles dans les installations où le test en vol a été effectué, et qu'eux avaient fait le leur dans le simulateur n° 1 (pièce M-9). Ce simulateur présente une dégradation notable de l'acuité visuelle par rapport à l'autre simulateur, le n° 3. Il a déclaré qu'à deux reprises au cours de la LOE, et dans des conditions visuelles normales, l'instructeur sur simulateur avait informé l'équipage que l'image du simulateur était mauvaise. Puis, à une autre occasion, l'instructeur avait donné des instructions de roulage progressives en raison de la mauvaise qualité de l'image du simulateur (pièce A-1). Le commandant Dinan a soutenu que l'équipage « devait s'éloigner de [sa] piste de départ dans des conditions visuelles simulées vraiment très mauvaises, et en suivant des instructions de roulage qui étaient plus que difficiles ». Le commandant Dinan a ajouté que bien qu'il ait accepté la responsabilité du non-respect des instructions de roulage, il estimait « que le scénario et les instructeurs ont délibérément tenté de créer des conditions qui ont mené à l'erreur commise » (pièce A-1).

[34] Le commandant Jaworski a convenu que l'acuité visuelle des candidats est meilleure dans le simulateur n° 3 que dans le n° 1, mais il a fait remarquer qu'il s'agissait dans les deux cas de simulateurs de niveau D approuvés par Transports Canada (pièce M-6).

[35] Le commandant Jaworski a déclaré qu'on avait attribué une note de 1 à ce jeu d'événements puisque l'appareil avait été placé dans un état indésirable de l'aéronef (UAS). Le Manuel de l'évaluateur PAQ définit un UAS 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 » (pièce M-2, page 18).

[36] En examinant les éléments de preuve et en appliquant les directives de notation pour un jeu d'événements de LOE, je dois convenir qu'un UAS s'est produit. Toutefois, toute dérogation à une autorisation du contrôle de la circulation aérienne ou à une instruction du manuel d'exploitation pourrait placer l'aéronef dans un UAS.

[37] Par conséquent, en l'absence de toute explication du représentant du ministre quant à la façon d'appliquer correctement les critères des directives de notation, j'estime que l'application du seul critère d'un UAS ne justifie pas un échec pour ce jeu d'événements. Je constate qu'une meilleure approche de l'utilisation des directives de notation consisterait à évaluer le jeu d'événements en fonction de la note moyenne correspondant aux critères les plus appropriés comme suit :

- Une note de 1 indique que « la sécurité du vol a été compromise et la gestion des menaces était inacceptable ». J'estime que si la sécurité du vol a pu être affectée, elle n'a pas été compromise, puisque l'aéroport maintenait ses opérations dans des conditions de faible visibilité, qu'il s'agissait du seul aéronef circulant au sol à ce moment-là, et que l'appareil a été stoppé dès que l'erreur a été détectée. En outre, aucune preuve n'a été présentée pour démontrer que l'aéronef avait été en danger à la suite de l'erreur de roulage. Par conséquent, une note de 2 serait plus appropriée : « La sécurité du vol n'a pas été compromise, mais les menaces ont été mal gérées. »
- Une note de 1 indique que « les compétences en GRE étaient inefficaces, à moins que d'autres membres d'équipage formulaient constamment des incitations ». En l'espèce,

j'en viens à la conclusion que les compétences en GRE ont été efficaces, puisque l'équipage a stoppé l'appareil immédiatement après avoir détecté l'erreur de roulage, que le frein de stationnement a été actionné et que le contrôle de la circulation aérienne a été informé de l'erreur de roulage et de la position de l'aéronef. Ces actions relativement aux compétences en GRE pourraient se voir attribuer une note de 3 : « Les compétences en GRE étaient efficaces ».

- Une note de 1 indique que « des erreurs majeures n'ont pas été découvertes ». Bien que je considère que l'erreur de roulage était majeure, elle a été découverte et atténuée en temps opportun. Cela correspondrait parfaitement avec une note de 2 : « Certaines erreurs étaient majeures, mais elles ont été reconnues, circonscrites et atténuées ».

Aussi, j'estime que les actions de l'équipage de conduite au cours de ce jeu d'événements auraient pu mériter une note minimale de 2.

[38] Bien que le commandant Dinan ait commis une erreur et ait tourné trop tôt, contrevenant ainsi à l'autorisation de roulage, je conviens avec le commandant Dinan que la note de 1 n'était pas raisonnable en l'espèce, car les critères justifiant un échec ne concordent pas complètement avec les circonstances qui ont surgi au cours de cet événement. Cependant, je ne peux pas conclure, en fonction de la preuve dont je dispose, qu'il y a eu une tentative délibérée des évaluateurs ou du scénario de la LOE 31 de provoquer un échec.

C. Jeu d'événements 8A – Exécuter une approche de non-précision (Perte de puissance / Un seul moteur)

[39] Selon l'objectif de ce jeu d'événements, l'équipage de conduite devait effectuer une approche de non-précision sur un seul moteur, conformément aux directives réglementaires et à celles de la compagnie (pièce M-9, page 18).

[40] Même si le représentant du ministre n'a fourni aucune preuve quant à la raison de l'échec de cet événement, ce résultat n'a pas été contesté par le requérant. Le commandant Jaworski a témoigné que le commandant Cameron avait informé l'équipage de conduite qu'il s'agirait d'un atterrissage d'urgence, et que le commandant Dinan avait confirmé qu'il était conscient qu'il entreprenait un atterrissage d'urgence. Le commandant Dinan a fait remarquer que les paragraphes 12.3.3(2) et (3) du manuel d'exploitation (pièce M-11) exigeaient que l'équipage de conduite communique avec les agents de bord à deux moments précis avant le toucher des roues lors d'un atterrissage d'urgence préparé, soit à environ deux minutes, et à nouveau à environ 30 secondes avant l'atterrissage. Le commandant Dinan a admis qu'aucune de ces communications n'avait eu lieu avant le toucher des roues, et puisqu'il n'a pas fait les appels conformément au manuel d'exploitation, ce jeu d'événements a été correctement évalué comme étant un échec (pièce A-1).

D. Conclusion

[41] Le Tribunal convient avec le ministre que les premières tentatives des jeux d'événements 2 et 8 ont été correctement évaluées comme étant infructueuses, et ont éventuellement été considérées comme un échec de la LOE.

[42] De l'avis du Tribunal, le ministre n'a pas démontré qu'il était justifié que le requérant se voie attribuer une note d'échec relativement au jeu d'événements 3. D'après la preuve au dossier, la note de 2 correspond mieux aux éléments que contiennent les directives de notation. Le requérant ayant échoué à la première tentative de deux jeux d'événements, le Tribunal conclut que l'arrêt de la LOE n'était pas justifié, et que l'avis daté du 6 juillet 2018 et émis en vertu du paragraphe 6.71(1)b) de la *Loi sur l'aéronautique* n'aurait pas dû être délivré.

III. DÉCISION

[43] Le ministre des Transports n'a pas prouvé, selon la prépondérance des probabilités, qu'il était justifié de refuser de délivrer un document d'aviation canadien au requérant, le commandant de bord Mark Dinan, au motif qu'il n'a pas satisfait pas à la norme de compétence requise dans le cadre d'une évaluation opérationnelle en ligne. La décision est renvoyée au ministre pour réexamen conformément au paragraphe 6.72(4) de la *Loi sur l'aéronautique*.

Le 12 septembre 2019

(Original signé)

Keith B. Whalen
Conseiller

Représentants des parties

Pour le ministre : Michel Tremblay
Pour l'intimé : Mark Dinan (se représentant seul)