



TRIBUNAL D'APPEL DES TRANSPORTS DU CANADA

Référence : *Stephen Walter Dodsworth c. Canada (Ministre des Transports)*, 2023 TATCF 22 (révision)

N° de dossier du TATC : W-4772-68

Secteur : Aviation

ENTRE :

Stephen Walter Dodsworth, requérant

- et -

Canada (Ministre des Transports), intimé

[Traduction française officielle]

Audience : Par vidéoconférence les 25 janvier et 13 février 2023

Affaire entendue par : Keith Whalen, conseiller

Décision rendue le : 9 mai 2023

DÉCISION ET MOTIFS À LA SUITE D'UNE RÉVISION

Arrêt : Le ministre des Transports n'a pas prouvé, selon la prépondérance des probabilités, que le requérant ne répondait pas aux conditions de délivrance d'un document d'aviation canadien, au sens de l'alinéa 6.71(1)b) de la *Loi sur l'aéronautique*. Conformément au paragraphe 6.72(4) de la *Loi sur l'aéronautique*, la décision de refuser de délivrer le document est renvoyée au ministre pour réexamen.

I. HISTORIQUE

[1] Le 23 décembre 2021, Transports Canada (TC) a délivré un avis de refus de délivrer ou de modifier un document d'aviation canadien (avis) au requérant, M. Stephen Walter Dodsworth. L'avis indiquait que le ministre des Transports (ministre) avait refusé de lui délivrer un contrôle de compétence pilote (CCP) sur un aéronef B73C en vertu de l'alinéa 6.71(1)b) de la *Loi sur l'aéronautique*. L'avis ne précisait pas la date de l'échec au CCP ni celle du rapport de test en vol afférent. Il mentionnait seulement : « Défaut de démontrer avec succès la compétence du pilote conformément au sous-alinéa (2)h)(i) de l'annexe I de la norme 725.106 du Règlement de l'aviation canadien – Contrôle de la compétence du pilote (CCP). »

[2] Le CCP échoué s'est déroulé le 10 décembre 2021, et le rapport de test en vol daté du même jour (pièce 4) indiquait que le requérant avait reçu la note « 1 » lors de l'exercice 21 – Tâches du pilote qui n'est pas aux commandes (PNF) (aussi appelées tâches du pilote surveillant [PM]) qui a été effectué dans un dispositif d'entraînement synthétique de vol (simulateur). Voici ce qu'on peut lire dans le rapport :

21) Tâches du PNF – Compétences et connaissances techniques – Erreur critique – Respect inacceptable des SOP, règles et règlements – Incapacité de démontrer une bonne connaissance des procédures du QRH – Inefficacité à lire et à exécuter une liste de vérifications inhabituelle qui a entraîné une confusion provoquant un écart d'environ 200 pieds d'altitude – Incapacité de maintenir une bonne conscience de la situation relative au rappel d'une mise en garde principale.

[3] Le 7 janvier 2022, le requérant a demandé au Tribunal d'appel des transports du Canada (Tribunal) de réviser la décision du ministre.

II. ANALYSE

A. Question à trancher

[4] Le refus de délivrer le document d'aviation canadien (DAC) au requérant est-il justifié? Plus particulièrement, la note de « 1 » à l'exercice 21 – Tâches du pilote surveillant (PM) était-elle justifiée compte tenu du rendement de M. Dodsworth?

B. Cadre juridique

[5] Aux termes de l'alinéa 6.71(1)b) de la *Loi sur l'aéronautique*, le ministre peut refuser de délivrer un DAC si le demandeur « ne répond pas aux conditions de délivrance ou de modification du document ».

[6] Le ministre allègue que le requérant n'a pas réussi à démontrer ses compétences de pilote conformément au sous-alinéa (2)h)(i) de l'annexe I de la norme 725.106 du *Règlement de l'aviation canadien (RAC)*, qui se lit comme suit :

h) Procédures anormales et d'urgence

(i) L'équipage doit démontrer qu'il connaît autant de procédures d'utilisation normalisées approuvées de l'exploitant aérien et de procédures d'utilisation anormales et d'urgence

qu'il y a de situations d'urgence nécessaires pour déterminer s'il a les connaissances et les compétences nécessaires pour exécuter ces procédures.

[7] Le ministre a invoqué les pages 42 à 45 (pièce 8) du manuel TP 14727 de TC – *Vérifications de compétence pilote et qualification de type d'aéronef – Guide test en vol (avions) (Guide de test en vol)*, lequel énonce le but, la description et les critères d'exécution de l'évaluation des tâches du PM. Dans la section de la description, il est indiqué que : « Chaque pilote effectuera des tâches de PM en nombre suffisant pour qu'il soit possible d'établir qu'il y a respect et connaissance des procédures de l'aéronef et des SOP de l'entreprise [procédures d'utilisation normalisées]. On y trouvera des procédures en situation normale et anormale pendant que le pilote agira à titre de PM. » Le ministre a invoqué les trois critères d'exécution suivants : d) démontrer une bonne connaissance des procédures du manuel de référence rapide (QRH) ou de la liste de vérifications papier; f) maintenir une bonne conscience de la situation; et g) bien partager la tâche de travail dans le poste de pilotage.

[8] Le ministre s'est également référé aux pages 44 à 50 (pièce 9) du document TP 6533 de TC – *Manuel du pilote vérificateur agréé (Manuel du PVA)*, qui comprend les critères d'exécution des tests en vol de CCP et une échelle d'évaluation à quatre points – matrice de notation.

C. Position des parties

[9] Faisant état de deux scénarios qui justifiaient selon lui la note globale de « 1 », le représentant du ministre a fait valoir que le requérant n'était pas en mesure d'exercer ses fonctions de PM. Le ministre a mentionné que, dans les deux cas, il n'avait pas satisfait aux exigences des éléments de compétences techniques et non techniques. Il y a d'abord eu la façon dont le requérant a géré la défaillance inhabituelle « DSPLY Source 1 » ce qui, selon le ministre, a fait grimper l'aéronef à environ 200 pieds au-dessus de l'altitude autorisée.

[10] Dans le second cas, le PM aurait démontré un manque de connaissance des procédures prévues dans le QRH, ce qui a empêché l'équipage de conduite d'évaluer le scénario inhabituel de « Température élevée de l'huile du moteur » et de réagir de manière efficace et adéquate.

[11] Le représentant du ministre a appelé un témoin à la barre, M. Jeff Lancaster, un pilote vérificateur agréé (PVA) accrédité par TC, lequel est à l'emploi de Flair Airlines (pièce 2) et compte 25 ans d'expérience comme PVA. M. Lancaster qui agissait à titre de PVA lors du CCP du 10 décembre 2021 a présenté 10 pièces en preuve dans le cadre de son témoignage.

[12] Le requérant Dodsworth a soutenu qu'il avait exécuté la procédure des listes de vérifications conformément aux directives de Flair Airlines et de Boeing pour les aéronefs de type Boeing 737. Il a en outre affirmé que l'exposé après vol suivant le CCP ne s'était pas déroulé conformément à ce qui était prévu aux pages 57 à 85 du *Manuel du PVA* (pièce 23).

[13] Le requérant avait convoqué un témoin, mais celui-ci a refusé de témoigner le jour de l'audience, expliquant qu'en raison de son poste de PVA de TC et de son manque d'implication dans le CCP, il se placerait en situation de conflit d'intérêts s'il témoignait pour le compte du requérant. Ce dernier a donc poursuivi son argumentation sans ce témoin. Il s'est lui-même présenté à la barre, déposant au passage 19 pièces en preuve.

D. Portion – Défaillance inhabituelle « DSPLY Source 1 » du CCP réalisé sur simulateur

[14] Au sujet de ce scénario, le ministre a prétendu que le manque de connaissances du PM et son incapacité de lire et d'exécuter efficacement une liste de vérifications inhabituelle avaient semé la confusion, ajoutant que le PM avait intentionnellement débranché le pilote automatique, ce qui a entraîné un écart d'altitude d'environ 200 pieds, et du même coup compromis la sécurité de l'aéronef. Le ministre a fait valoir que M. Dodsworth n'était pas en mesure de satisfaire au critère d'exécution d), soit démontrer une bonne connaissance des procédures du QRH ou de la liste de vérifications papier du *Guide de test en vol* (pièce 8).

[15] J'estime que le ministre ne s'est pas acquitté de son fardeau de prouver que le degré de connaissance du requérant quant aux éléments des compétences et connaissances techniques était inacceptable.

[16] M. Lancaster a déposé en preuve le scénario CF2 Commandant de bord / copilote (CdB – P/O) de CCP périodique sur un B73C, lequel était valide lors de la tenue du CCP litigieux (pièce 3). Le témoin a expliqué que ce scénario décrivant le déroulement du CCP avait été rédigé pour un équipage de CdB – P/O, le commandant de bord ayant l'autorité ultime pour déterminer la marche à suivre. Le commandant de bord (pilote aux commandes [PF]) et le copilote (PM) ont tous deux informé M. Lancaster qu'ils étaient prêts à effectuer le CCP et qu'ils n'avaient pas de questions à poser durant l'exposé avant vol du CCP.

[17] Le scénario de CCP périodique sur un B73C prévoyait que le PVA introduise une défaillance inhabituelle de la source d'affichage 1 une fois la liste de vérifications après décollage exécutée. L'élément de la liste de vérifications du QRH (pièce 10) relatif à cette défaillance requiert que le PM lise l'instruction conditionnelle, puis choisisse la réaction appropriée.

[18] Aux dires de M. Lancaster, c'est en raison du manque de connaissances du PM que celui-ci a mal diagnostiqué le problème, ce qui l'a amené à débrancher intentionnellement le pilote automatique sans informer le PF de son intention de changer la source du pilote automatique, entraînant ainsi un écart d'altitude d'environ 200 pieds compromettant la sécurité de l'aéronef. M. Lancaster a inscrit dans le QRH (pièce 10), tout juste suivant la liste de vérifications inhabituelle « DSPLY Source 1 » que le « PA [pilote automatique] s'est déconnecté; je ne sais pas pourquoi ». Il a en outre noté que le pilote automatique n'était pas sélectionné à partir de la source B comme l'exige la liste de vérifications. Je relève avec intérêt la déclaration de M. Lancaster selon laquelle la sélection de l'autre source d'affichage du pilote automatique déconnecterait le pilote automatique.

[19] M. Dodsworth a pour sa part déclaré qu'il avait choisi la liste de vérifications inhabituelle « DSPLY Source 1 », et que le PF avait confirmé qu'il s'agissait de la bonne liste. Il a lu et observé les conditions et les notes associées à cette situation d'urgence, puis est passé à l'étape suivante, vérifiant les indications et les voyants d'alarme du directeur de vol, pour enfin sélectionner le pilote automatique B.

[20] J'estime que le témoignage de M. Lancaster concernant le pilote automatique a moins de valeur probante, puisque la preuve démontre qu'il existe d'autres hypothèses pouvant expliquer le fait que le pilote automatique s'est déconnecté. J'en conclus que le PM n'a pas intentionnellement débranché le pilote automatique. Je suis aussi d'avis que le pilote automatique a été sélectionné à partir de la source B, car le CCP s'est poursuivi, et qu'il n'y a aucune preuve au dossier voulant que le PF n'ait pu disposer du pilote automatique pendant le reste de ce scénario.

[21] L'argument de M. Lancaster voulant que le problème ait été mal diagnostiqué en raison d'un manque de connaissances, et que cela aurait amené le PM à débrancher intentionnellement le pilote automatique, ne m'a pas convaincu. J'ai l'impression que la liste de vérifications a été suivie et que le scénario d'urgence a été réalisé conformément au *Manuel d'exploitation de l'équipage de conduite (FCOM)* du Boeing 737 et au scénario de CCP périodique sur un B73C.

[22] Quoiqu'il en soit, et indépendamment du fait qu'on ait ou non respecté les critères d'exécution, j'estime que le ministre n'a pas prouvé que les actions du requérant ont entraîné un écart d'altitude d'environ 200 pieds qui a compromis la sécurité de l'aéronef. Le ministre n'a présenté aucune preuve confirmant ce qu'aurait dû être l'altitude appropriée. En outre, rien dans la preuve du ministre n'étaye l'existence d'un écart, si ce n'est la déclaration de M. Lancaster, faite au passage, et selon laquelle un tel écart s'est produit. Conséquemment, je ne suis pas convaincu, selon la prépondérance des probabilités, qu'un écart d'altitude s'est produit ou que la sécurité de l'aéronef a été compromise.

[23] Le Tribunal note par ailleurs qu'une fois que les éléments de la liste de vérifications furent exécutés, le PVA a mis fin au scénario et a poursuivi le CCP, le PF et le PM ayant reçu une note de « 2 » pour l'exercice, note que M. Lancaster a déclaré avoir inscrite dans la colonne « Résultat » de ses notes personnelles (pièce 5). Le Tribunal constate également qu'une note de « 2 » constitue une réussite selon le *Manuel du PVA* (pièce 9). Ce résultat est défini comme étant une « erreur importante » impliquant une compréhension pratique médiocre et un respect médiocre des procédures d'utilisation normalisées (SOP), règles et règlements. L'attribution d'une note de « 2 » est incompatible avec l'argument du ministre qui soutient que le requérant n'a pas satisfait aux critères d'exécution.

E. Portion – Défaillance inhabituelle « Température élevée de l'huile du moteur » #1 du CCP réalisé sur simulateur

[24] Le ministre a affirmé que, durant ce scénario, le PM avait choisi la mauvaise réaction face à la défaillance inhabituelle et avait lu la liste de vérifications comme s'il s'agissait d'un « livre d'histoires », ce qui, en fonction du *Guide de test en vol* (pièce 8), signifiait qu'il ne satisfaisait pas aux trois critères d'exécution suivants pour l'exercice 21 – Tâches du PM : d) démontrer une bonne connaissance des procédures du QRH ou de la liste de vérifications papier; f) maintenir une bonne conscience de la situation; et g) bien partager la tâche de travail dans le poste de pilotage.

[25] Je considère que le ministre a fait la démonstration que le requérant n'avait pas satisfait à ces trois critères d'exécution.

[26] Le PVA a introduit la défaillance inhabituelle « Température élevée de l'huile du moteur » #1 au moment où l'aéronef atteignait les 10 000 pieds en montée. La liste de vérifications du QRH (pièce 10) pour cette liste de vérifications inhabituelle indique au PM de lire l'instruction conditionnelle, puis de choisir la « seule » réponse appropriée. Dans ce cas, la température affichée étant égale ou supérieure à la ligne rouge, la situation nécessitait de se rendre à la liste de vérifications « Panne ou arrêt de moteur » à la page 7.14 du *FCOM* du Boeing 737.

[27] L'instruction conditionnelle de la liste de vérifications « Panne ou arrêt de moteur » prévoit que si une des quatre conditions est remplie, il faut choisir l'une des trois options qui suivent. Faisant référence à la page 7 de la liste de vérifications du QRH (pièce 10), M. Lancaster a souligné l'existence de la troisième condition de ce scénario, soit celle que le requérant aurait dû choisir : « Il n'y a pas de vibrations de la cellule accompagnées d'indications moteur anormales et un moteur ne s'est pas détaché. »

[28] M. Dodsworth a déclaré qu'après avoir opté pour la liste de vérifications inhabituelle « Température élevée de l'huile du moteur » à la page 7.22 (pièce 17) du *FCOM* du Boeing 737, il a choisi le premier élément, ce qui l'a dirigé vers la liste de vérifications « Panne ou arrêt de moteur » à la page 7.18 (pièce 18). Il a ensuite sélectionné à nouveau le premier élément, soit « Il y a des vibrations de la cellule accompagnées d'indications moteur anormales ». Ce choix l'a ensuite conduit vers la liste de vérifications « Incendie moteur ou graves dommages ou détachement de moteur » à la page 8.2 (pièce 19). Il est à noter que la pièce 10 du ministre et les pièces 17 à 19 du requérant affichent les mêmes renseignements, mais que la numérotation de leurs pages diffère.

[29] M. Dodsworth a témoigné qu'il avait commencé à appliquer la liste de vérifications inhabituelle « Température élevée de l'huile du moteur », lorsqu'il a eu l'impression que le moteur était tombé en panne en raison de fortes vibrations. Il a alors informé le PF (le commandant de bord) de la panne moteur accompagnée de fortes vibrations, et le PF lui a alors dit de poursuivre l'exécution de la liste de vérifications « Température élevée de l'huile du moteur », même si (selon le PM) le moteur était tombé en panne. Afin d'éviter une confrontation avec le PF, il a obtempéré à l'ordre et a complété l'exécution de la liste de vérifications « Température élevée de l'huile du moteur ». Lorsque le PF a demandé l'arrêt du moteur, le PM est passé à l'étape « Incendie moteur ou graves dommages ou détachement de moteur » plutôt qu'à l'étape 2 de la liste de vérifications qui dicte : « N'arrêtez le moteur que si les conditions de vol le permettent. » Le PM a déclaré avoir interrogé le PF « de trois manières différentes » concernant le fait que le moteur était tombé en panne, mais le PF ne semblait pas reconnaître l'existence de la panne moteur. Le Tribunal constate en fait que la preuve laisse entendre que le moteur a continué de fonctionner jusqu'à ce qu'il soit arrêté dans le cadre des procédures de la liste de vérifications.

[30] Le requérant s'est inscrit en faux contre une déclaration de M. Lancaster : « Vous lisez la liste de vérifications comme s'il s'agissait d'un livre d'histoires. » M. Lancaster avait indiqué qu'en raison de son manque de connaissance à l'égard de la liste de vérifications, le PM l'avait lu machinalement en passant d'un élément à l'autre, sans offrir d'indices verbaux ou de rétroaction au PF.

[31] J'ai déduit du témoignage de M. Lancaster que la lecture d'une liste de vérifications est différente de celle d'un livre d'histoires dans la mesure où dans le cas d'une liste de vérifications, il faut analyser les conditions et se déplacer dans la liste pour trouver les réponses appropriées et communiquer avec l'autre membre de l'équipage. Il semble que le requérant ait choisi la première option dans diverses listes de vérifications, peut-être même en omettant d'examiner toutes les options de ces listes dans leur intégralité afin de sélectionner l'élément le plus approprié.

[32] Le PM a correctement reconnu la défaillance « Température élevée de l'huile du moteur », mais a ensuite choisi l'élément indiquant « Il y a des vibrations de la cellule accompagnées d'indications moteur anormales ». Bien qu'il ait identifié la bonne liste de vérifications inhabituelle, il semble qu'il n'a pas suivi adéquatement la séquences des éléments prévue dans la liste ou qu'il n'a pas lu l'intégralité de la liste de vérifications afin de s'assurer de choisir l'élément pertinent. Cela a fait en sorte que le requérant a choisi la mauvaise la sous-partie, démontrant ainsi un manque de connaissance à l'égard de ces procédures.

[33] J'en viens à la conclusion que le ministre a démontré que le requérant a fait preuve d'une méconnaissance des procédures prévues dans le QRH.

[34] En ce qui concerne l'argument susmentionné du ministre voulant que le PM n'ait pas fait montre d'une conscience de la situation adéquate, bien que le requérant ait initialement choisi la bonne liste de vérifications, soit « Température élevée de l'huile du moteur », il n'a pas sélectionné correctement la sous-liste de vérifications – il aurait dû choisir « Il n'y a pas de vibrations de la cellule accompagnées d'indications moteur anormales et un moteur ne s'est pas détaché ». Le scénario (pièce 3) ne prévoyait pas de panne moteur, et j'en déduis que le PM s'est mépris en identifiant une panne moteur accompagnée d'indications moteur anormales et de vibrations de la cellule. Cette situation révèle un manque de conscience de la situation de la part du requérant quant à l'état de l'aéronef à ce moment-là.

[35] Pour ce qui est de l'allégation selon laquelle le PM n'a pas partagé efficacement la charge de travail dans le poste de pilotage, je suis d'avis que le requérant n'a pas vérifié auprès du PF quelle partie de la liste de vérifications devait être exécutée, et qu'il y a eu un manque de coordination et de partage de la charge de travail dans le poste de pilotage entre le PF et le PM en ce qui concerne la détermination de l'état du moteur dans les phases initiales du scénario.

[36] M. Lancaster a attribué une note de « 2 » relativement à cet exercice, laquelle fut consignée dans la colonne « Résultat » de ses notes personnelles (pièce 5). Je constate que cet élément de preuve révélerait une note de « passage » pour ce scénario, ce qui serait incompatible avec l'argument du ministre qui prétend qu'un échec global était justifié. Toutefois, je conclus, en fonction de la preuve dont je dispose et de la prépondérance des probabilités, que le requérant n'a pas respecté les trois critères d'exécution. Je conviens avec le ministre que la preuve démontre que le requérant n'a pas satisfait aux critères d'exécution d), f) et g) de l'exercice 21 – Tâches du PM.

F. La note « 1 » à l'exercice 21 – Tâches du PM était-elle justifiée?

[37] Selon le ministre, une note d'échec était justifiée à l'exercice 21 – Tâches du PM en raison d'une erreur critique en matière de compétences et de connaissances techniques découlant du rendement général du PM, ce qui a mis un terme au CCP.

[38] Contrairement au ministre, le requérant ne croyait pas que son rendement justifiait une note de « 1 », estimant plutôt avoir satisfait aux critères d'exécution des deux scénarios.

[39] M. Dodsworth a déposé en preuve la copie d'une conversation par courriel datant de décembre 2021 et impliquant les employés de TC Joel Brown et Chris Orescan, au sujet du CCP en cause en l'espèce (pièces 28 et 29). La discussion portait sur la clarté des commentaires de M. Lancaster dans le rapport de test en vol (voir la pièce 4). M. Brown a conclu que M. Orescan et lui étaient tous deux d'accord sur le fait qu'il « s'agissait d'une erreur et non d'un écart » et qu'il n'y avait pas lieu de poursuivre la discussion. Ces deux courriels confirment qu'ils endossaient la décision du PVA d'attribuer une erreur au PM, conformément à l'échelle de notation à quatre points. Les courriels sont cependant silencieux quant à la gravité de l'erreur. Bien qu'il ne soit pas tout à fait clair de quel scénario les deux employés discutaient, il est évident que le ministre a soutenu, et ces missives le confirment, qu'une erreur avait été commise (par opposition à un écart).

[40] Quoique le sujet n'ait pas été spécifiquement soulevé durant l'audience, le ministre laisse entendre que l'écart d'altitude allégué survenu durant le premier scénario a entraîné une erreur critique (la sécurité de l'aéronef étant compromise). Cependant, j'ai déjà constaté qu'il n'y avait aucune preuve à l'appui de l'allégation d'un écart d'altitude ou du fait que la sécurité de l'appareil avait été compromise. J'ai en outre déjà déterminé que la preuve au dossier ne suffisait pas pour établir que le requérant avait démontré une connaissance inadéquate du QRH dans le premier scénario. Par conséquent, je n'examinerai aucune prétendue « erreur » survenue au cours du premier scénario, et ne tiendrai donc compte que du deuxième scénario afin de déterminer si l'attribution d'une note de « 1 » était justifiée.

[41] M. Lancaster a déclaré que son évaluation globale des compétences et des connaissances techniques reposait sur une « erreur critique » que l'échelle de notation à quatre points – matrice de notation (pièce 9) définit comme étant une « compréhension pratique inacceptable » et « un respect inacceptable des SOP, règles et règlements ».

[42] C'est le *Manuel du PVA* (pièce 9) qui établit l'échelle de notation relative aux éléments de compétences techniques qui ont servi à évaluer le PM, et en fonction desquels le refus de délivrer un DAC au requérant fut ultimement fondé. Le manuel définit une « erreur » comme étant « une évaluation qualitative d'une action ou d'une inaction d'un équipage de conduite qui conduit à une variation de ces intentions ou de ces attentes ». Il précise en outre la gravité des erreurs critiques et importantes. Une « erreur critique » est « [u]ne action ou une inaction qui a une ou des conséquences dans l'achèvement d'une tâche, une procédure ou d'une manœuvre; **et** [u]n état de vol indésirable c'est [sic] produit » [je souligne]. La seule différence entre une erreur critique et une erreur grave est que dans ce dernier cas il n'y a pas d'état de vol indésirable (UAS).

[43] Au paragraphe 5.14(2) du *Manuel du PVA*, 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 ».

[44] Je conviens que dans le deuxième scénario, le requérant a fait montre d'un manque de familiarité et de connaissance à l'égard du QRH. Je ne suis toutefois pas convaincu qu'on puisse qualifier d'« inacceptables » sa compréhension pratique et son respect des SOP, règles et règlements. D'après ma lecture de la matrice de notation, il aurait fallu qu'il se produise un UAS pour que le rendement du requérant soit considéré comme constituant une erreur critique.

[45] Puisque le ministre n'a pas allégué que le deuxième scénario avait donné lieu à un UAS, je ne peux conclure que la preuve d'une erreur critique a été faite.

[46] Par ailleurs, M. Lancaster a attribué une note de passage de « 2 » (pièce 5) pour les deux scénarios inhabituels, ce qui est incompatible avec une erreur critique selon le *Manuel du PVA* (pièce 9).

[47] M. Lancaster a témoigné que le GP avait démontré des éléments des compétences non techniques tels qu'ils sont définis à l'article 5.19 du *Manuel du PVA* (pièce 9). Ces comportements énoncés aux alinéas 5.19(3)b), d), f), h) et i) sont relatifs à la conscience de la situation, aux communications, à la saturation des tâches, à l'échange d'information, à l'état de l'aéronef et des modifications de mode ainsi qu'aux distractions possibles. Bien que M. Lancaster ait mentionné que des éléments des compétences non techniques étaient à la source de la note d'échec, je n'ai accordé aucune valeur probante à ce témoignage, car autant l'avis de refus du ministre que la note de « 1 » dans le rapport de test en vol pour l'exécution des tâches du PM étaient fondés uniquement sur les compétences et les connaissances techniques. Le paragraphe 5.19(4) du *Manuel du PVA* dispose que la note minimale pouvant être attribuée pour les éléments des compétences non techniques est « 2 ».

[48] Le ministre n'a pas présenté d'élément de preuve pour tenter d'établir que l'aéronef avait été placé dans un UAS résultant du comportement du PM. Lorsqu'aucun UAS ne se produit, l'erreur est alors qualifiée d'importante ou de mineure et, dans les deux cas, elle ne mérite pas une note de « 1 ». Un résultat de « 1 » ne reflète pas fidèlement le rendement global de M. Dodsworth dans le cadre de son CCP et, par conséquent, n'était pas justifié.

G. Exposé après vol

[49] M. Dodsworth s'est dit très préoccupé du fait que l'exposé n'avait pas été effectué conformément au *Manuel du PVA* (pièce 23). Il a déclaré que le PVA ne lui avait pas expliqué pourquoi il avait subi un échec au CCP ni ne lui avait indiqué qu'il avait le droit d'en appeler de la décision, ajoutant que le PVA n'avait généralement pas suivi les directives traditionnelles en matière d'exposé après vol. Un exposé traditionnel devrait inclure une évaluation globale du test en vol, les forces et les faiblesses de la performance du candidat, des questions et de la rétroaction, ainsi que certaines mesures d'amélioration.

[50] La preuve au dossier est insuffisante pour que je puisse déterminer le contenu ou l'étendue de l'exposé après vol, d'autant plus que les deux parties avaient des souvenirs différents dudit exposé.

[51] Je conclus que l'exposé a bien eu lieu après le CCP, car il y a une annotation à cet effet dans les notes personnelles de M. Lancaster (pièce 5). Je reconnais les préoccupations du requérant; toutefois, j'estime qu'il n'y a pas lieu que je détermine si l'exposé après vol a été effectué conformément au manuel, puisque la question n'a aucune incidence sur ma décision concernant la note de « 1 » attribuée lors de l'exercice 21 – Tâches du PM du CCP.

III. DÉCISION

[52] Le ministre des Transports n'a pas prouvé, selon la prépondérance des probabilités, que le requérant ne répondait pas aux conditions de délivrance d'un document d'aviation canadien, au sens de l'alinéa 6.71(1)b) de la *Loi sur l'aéronautique*. Conformément au paragraphe 6.72(4) de la *Loi sur l'aéronautique*, la décision de refuser de délivrer le document est renvoyée au ministre pour réexamen

Le 9 mai 2023

(Original signé)

Keith Whalen

Conseiller

Représentants des parties

Pour le ministre : Michel Tremblay

Pour le requérant : S'est représenté lui-même