



TRIBUNAL D'APPEL DES TRANSPORTS DU CANADA

Référence : *Alexander Ross c. Canada (Ministre des Transports)*, 2019 TATCF 25 (révision)

N° de dossier du TATC : O-4409-16

Secteur : aviation

ENTRE :

Alexander Glenn Albert Ross, requérant

- et -

Canada (Ministre des Transports), intimé

Audience tenue à : Barrie (Ontario), le 23 janvier et Toronto (Ontario), le 31 janvier 2019

Affaire entendue par : Charles S. Sullivan, conseiller

Décision rendue le : 19 juin 2019

DÉCISION ET MOTIFS À LA SUITE D'UNE RÉVISION

Arrêt : En vertu du paragraphe 7.1(7) de la *Loi sur l'aéronautique*, le Tribunal d'appel des transports du Canada confirme la décision du ministre des Transports d'annuler la licence de pilote privé du requérant au motif que l'intérêt public, notamment en raison des antécédents aériens du titulaire de document, le justifie.

I. HISTORIQUE

[1] Le 16 mars 2018, le ministre des Transports a délivré un avis d'annulation de licence de pilote privé (avis) au requérant, Alexander Ross, en vertu de l'alinéa 7.1(1)c) de la *Loi sur l'aéronautique (Loi)*. L'avis mentionnait les préoccupations du ministre quant à la capacité de M. Ross à effectuer les vols en toute sécurité en tant que le titulaire de la licence de pilote privé (LPP) numéro PA831876, et le fait que Transports Canada (TC) a collaboré activement avec M. Ross pendant plusieurs mois afin de traiter une série de préoccupations et de contraventions liées à la sécurité aérienne.

[2] L'avis énonçait 23 motifs d'annulation de la LPP de M. Ross. Ces motifs concernaient le non-respect de la part de M. Ross de diverses dispositions du *Règlement de l'aviation canadien (RAC)* relatives à des questions comme l'état de l'équipement, les exigences de maintenance des aéronefs, les exigences liées au carnet de route, le vol sans couverture d'assurance, et à deux suspensions de licence. L'avis précisait que l'annulation prenait effet le 27 mars 2018.

[3] Le 3 avril 2018, M. Ross a déposé une demande de révision auprès du Tribunal d'appel transports du Canada (Tribunal ou TATC).

[4] L'audience a eu lieu le 23 janvier 2019 à Barrie, en Ontario. En raison de conditions météorologiques défavorables, le conseiller juridique du requérant n'a pas pu s'y présenter, et M. Ross a décidé de se représenter lui-même et de procéder à l'audience, qui a débuté à 10 h 30. Les parties ont terminé la présentation de leur preuve respective à 19 h 15, et ont toutes deux fait savoir que leur plaidoirie nécessiterait passablement de temps. Suivant la recommandation du conseiller en révision, les deux parties ont convenu d'ajourner l'audience pour la reprendre le 31 janvier 2019 au 222, rue Bay, à Toronto (Ontario).

[5] Le 24 janvier 2019, le greffier du TATC a signifié aux deux parties un avis d'audience formel par courrier recommandé, lequel indiquait que l'audience reprendrait le 31 janvier 2019 à 09 h 00 au 222, rue Bay, bureau 900, à Toronto (Ontario).

[6] Le requérant, M. Ross, n'était pas présent à l'heure convenue le matin du 31 janvier 2019. Le conseiller en révision a suspendu la reprise de l'audience tandis que le Tribunal et le représentant du ministre tentaient de confirmer les allées et venues ainsi que les intentions du requérant. Après un retard considérable, le conseiller a réouvert l'audience à 11 h 00 en invitant le représentant du ministre à faire sa plaidoirie. À 12 h 30, le requérant ne s'était toujours pas présenté, et l'audience a été ajournée.

II. REQUÊTE PRÉLIMINAIRE

[7] Le ministre a présenté une requête préliminaire en vue d'inclure des éléments de preuve liés à des événements et à des activités survenus après la décision du ministre d'annuler la LPP, et après la délivrance de l'avis. Les deux parties ont eu la possibilité de présenter leurs observations sur les événements ayant conduit à la décision du ministre. Se fondant sur les observations des deux parties, le Tribunal a décidé qu'il examinerait les éléments de preuves liés

aux événements et activités qui ont eu lieu dans la période précédant la décision du ministre d'annuler la LPP du requérant, et non après celle-ci.

III. DISCUSSION ET ANALYSE

[8] Le Tribunal devait examiner la question suivante : la décision du ministre d'annuler la LPP était-elle justifiée dans l'intérêt public et, en particulier, en raison des antécédents aériens du requérant, aux termes de l'alinéa 7.1(1)c) de la *Loi*?

[9] L'intimé a déposé 19 pièces en preuve et a fait entendre deux témoins. Le premier témoin du ministre fut Tanya Clyde, une chef d'équipe technique, Navigabilité, au bureau régional de Transports Canada à Toronto. Le deuxième témoin du ministre était Larry Lipiec, un inspecteur de l'aviation civile œuvrant à la direction de l'application de la loi de Transports Canada.

[10] Le requérant a produit sa preuve par l'entremise du témoignage de deux témoins. Le premier témoin du requérant fut Scott Ross, son père. Le requérant s'est représenté lui-même et a témoigné en son propre nom. Il n'a déposé aucune pièce en preuve.

[11] En ce qui concerne la décision du ministre d'annuler la LPP du requérant, l'alinéa 7.1(1)c) de la *Loi* dispose que : Le ministre, s'il décide de suspendre, d'annuler ou de ne pas renouveler un document d'aviation canadien au motif que l'intérêt public, notamment en raison des antécédents aériens du titulaire de document, le justifie, expédie au titulaire un avis par signification à personne ou par courrier recommandé ou certifié pour l'informer de sa décision. La décision du ministre d'annuler la LPP du requérant est discrétionnaire et le ministre est responsable de sa justification. Au terme de l'audience en révision, le Tribunal peut confirmer la décision du ministre ou lui renvoyer le dossier pour réexamen, en vertu du paragraphe 7.1(7) de la *Loi*.

[12] Le premier témoin du ministre, M^{me} Clyde, a fait le récit détaillé de ses contacts avec le requérant, qui remontent à juillet 2016, et des questions de non-conformité qu'elle a dû gérer au nom du ministre, en sa qualité d'inspectrice de l'aviation civile de Transports Canada. M^{me} Clyde a témoigné que M. Ross était impliqué dans l'acquisition d'aéronefs abandonnés qu'il préparait ensuite en vue de leur revente. M^{me} Clyde a déclaré que ses inspections ont révélé que certaines réparations d'aéronef ou activités de maintenance effectuées par M. Ross n'étaient pas conformes au RAC. Le tout a suscité des préoccupations d'ordre réglementaires et des plaintes du public relatives, entre autres, à des dossiers techniques modifiés, des travaux de maintenance qui ne sont pas signés par l'autorité compétente, ou à l'exploitation d'aéronefs ne répondant pas aux normes de navigabilité technique.

[13] M^{me} Clyde a indiqué que le 19 janvier 2018, TC a envoyé une lettre officielle (pièce M-2) à M. Ross l'avisant que, compte tenu de son comportement habituel de non-conformité et de pratiques non sécuritaires, le ministre envisageait l'annulation de sa LPP. TC a offert à M. Ross l'occasion de réagir aux 13 contraventions et violations décrites dans la lettre. Par la suite, M. Ross a participé à une réunion au bureau régional de Transports Canada à Toronto, en février 2018, réunion qui a donné l'impression à M^{me} Clyde et au directeur de l'aviation civile de TC que le comportement de non-conformité et les pratiques dangereuses de M. Ross n'étaient pas

près de changer, et qu'il continuerait d'utiliser ses interactions avec les inspecteurs de Transports Canada pour les tromper.

A. Quels motifs peuvent être utilisés pour trancher cette affaire?

[14] L'intimé a présenté la pièce M-3, l'avis d'annulation de LPP du ministre, daté du 16 mars 2018, lequel cite 23 motifs ayant motivé la décision du ministre d'annuler la LPP du requérant. L'intimé a également présenté une série de rapports du Système informatisé de gestion de l'application de la loi (SIGAL) qui fournissent des détails supplémentaires sur ces motifs. En examinant la liste des 23 motifs cités dans l'avis du ministre (pièce M-3), le Tribunal a noté qu'à la date de la prise d'effet de l'annulation, plusieurs contraventions étaient pendantes dans des enquêtes en cours de Transports Canada et des audiences en révision du TATC. Les détails des affaires pendantes sont les suivants :

(a) Neuf contraventions étaient pendantes dans des enquêtes de TC, dont trois ont été annulées plus tard faute de preuves, et deux autres en raison d'un chevauchement avec d'autres mesures d'application de la loi :

- i. Le paragraphe 14 de l'avis, dossier SIGAL 97797.
- ii. Le paragraphe 15 de l'avis, dossier SIGAL 97539, accusation retirée faute de preuves.
- iii. Le paragraphe 16 de l'avis, dossier SIGAL 97539, accusation retirée faute de preuves.
- iv. Le paragraphe 17 de l'avis, dossier SIGAL 97794, accusation retirée faute de preuves.
- v. Le paragraphe 18 de l'avis, dossier SIGAL 97546.
- vi. Le paragraphe 19 de l'avis, dossier SIGAL 97798.
- vii. Le paragraphe 20 de l'avis, dossier SIGAL 97799, dossier retiré en raison d'un chevauchement avec SIGAL 97798 (paragraphe 19) susmentionné.
- viii. Le paragraphe 21 de l'avis, dossier SIGAL 97796, dossier retiré en raison d'un chevauchement avec SIGAL 97797 (paragraphe 14) et SIGAL 97798 (paragraphe 19) susmentionnés.
- ix. Le paragraphe 22 de l'avis, dossier SIGAL 97795.

(b) Trois contraventions étaient pendantes dans le cadre d'audiences en révision du TATC lors de la prise d'effet de l'annulation de la LPP :

- i. Le paragraphe 9 de l'avis, dossier SIGAL 96856 (pièce M-13), daté du 22 mars 2017. Le ministre a par la suite retiré l'accusation en raison d'un manque de preuves.
- ii. Le paragraphe 10 de l'avis, dossier SIGAL 96856 (pièce M-13), daté du 22 mars 2017. L'affaire est pendante devant le TATC.
- iii. Le paragraphe 11 de l'avis, dossier SIGAL 94876 (pièce M-14), daté du 15 mai 2017. L'affaire est pendante devant le TATC.

- (c) Une contravention a été datée après la délivrance de l'avis :
- i. Le paragraphe 23 de l'avis, dossier SIGAL 97781, cite un événement survenu le 31 mars 2018 afin de justifier l'annulation de la LPP du requérant. L'intimé a informé le Tribunal qu'il s'agissait là d'une erreur de date et qu'on aurait dû lire le 13 mars 2018. Le Tribunal a conclu que cette prétendue contravention aurait constitué une affaire pendante et non résolue au moment où le ministre a annulé la licence de pilote.

[15] Comme il l'a fait au début de l'audience dans le cadre de sa décision à la suite de la requête préliminaire de l'intimé, le Tribunal a écarté les affaires pendantes et non résolues. Le Tribunal a souligné que les accusations relatives à six contraventions ont finalement été retirées en raison d'un manque de preuves ou d'un chevauchement de mesures d'application de la loi. Bien que le Tribunal ait appris que certaines affaires citées dans la lettre du ministre ont plus tard donné lieu à des sanctions, il n'accorde peu ou pas de valeur probante à ces éléments de preuve puisque ces affaires étaient pendantes au moment de l'annulation de la licence. Le Tribunal estime qu'il ne serait ni raisonnable ni juste pour le requérant de considérer ces affaires pendantes en l'espèce.

[16] Le Tribunal a examiné les 10 contraventions restantes (pièces M-5 à M-12, M-15 et M-16), car elles sont survenues avant l'entrée en vigueur de l'annulation, et ne font pas présentement l'objet d'une enquête de TC ou d'une audience en révision du TATC. Malgré ce que prévoit l'article 7.8 de la *Loi*, le requérant n'a déposé de requête en révision auprès du TATC pour aucune des contraventions énumérées ci-dessous. M. Lipiec a indiqué que les 10 contraventions suivantes constituaient, pour le ministre, autant de motifs d'annuler la LPP :

- (a) La pièce M-5, le dossier SIGAL 92395, qui correspond au paragraphe 1 de l'avis, indique que : le ou vers le 14 juillet 2016, le requérant a piloté l'aéronef immatriculé C-GBQN, sachant que l'appareil avait une défectuosité (un bloc moteur fissuré), en contravention du paragraphe 605.03(1) du *RAC*, ce qui a résulté en une panne moteur peu après le décollage à l'aéroport Billy Bishop de Toronto Island. Comme mesure d'application de la loi, TC a émis un avis d'annulation de la LPP de 30 jours, en date du 14 mars 2017, et l'a notifié au requérant le 20 mars 2017. Cette contravention est décrite plus en détail ci-dessous.
- (b) La pièce M-6, le dossier SIGAL 92394, qui correspond au paragraphe 2 de l'avis, indique que : le ou vers le 14 juillet 2016, le requérant a effectué un vol à bord de l'aéronef C-GBQN sans avoir contracté une assurance-responsabilité, contrevenant ainsi au paragraphe 606.02(8) du *RAC*. À titre de mesure d'application de la loi, TC a émis un avis d'amende pour contravention de 5 000 \$ (troisième violation relative à un problème d'assurance) daté du 17 mars 2017, et l'a notifié au requérant le 20 mars 2017. Transports Canada a dû obtenir un certificat de non-paiement auprès du TATC. Le requérant a par la suite versé la somme de 2 500 \$ mais, lorsqu'a débuté la présente audience, il devait encore 2 500 \$ sur le montant de la sanction.
- (c) La pièce M-7, le dossier SIGAL 93537, qui correspond au paragraphe 3 de l'avis, indique que : le ou vers le 18 avril 2017, le requérant a omis de retourner

un document d'aviation canadien (LPP PA831876) à la suite d'une suspension de permis, contrevenant ainsi à l'article 103.03 du *RAC*. Le requérant a retourné sa LPP le 27 avril 2017, avec neuf jours de retard. La mesure d'application de la loi prise par TC fut un avis d'amende pour contravention de 1 000 \$ en date du 10 juillet 2017, lequel a été notifié au requérant le 11 juillet 2017. Le requérant n'a pas payé l'amende, et TC a dû obtenir un certificat du TATC pour recouvrer la somme de 1 000 \$, somme que le requérant n'avait toujours pas versée au moment de l'audience.

(d) La pièce M-8, le dossier SIGAL 92626, qui correspond au paragraphe 4 de l'avis, indique que : le ou vers le 29 avril 2016, le requérant a effectué un vol à bord de l'aéronef C-GAIQ alors que l'appareil n'était pas conforme aux exigences relatives aux consignes de navigabilité, contrevenant ainsi au paragraphe 605.84(1) du *RAC*. La mesure d'application de la loi prise par TC fut un avis d'amende pour contravention de 1 000 \$ émis le 16 mars 2017 et notifié le 20 mars 2017. Le requérant a payé l'intégralité de la sanction administrative pécuniaire (SAP) de 1 000 \$.

(e) La pièce M-9, le dossier SIGAL 92627, qui correspond au paragraphe 5 de l'avis, indique que : le ou vers le 29 avril 2016, le requérant a effectué le décollage de l'aéronef C-GAIQ alors que l'appareil, après un travail de maintenance, n'était pas certifié au moyen d'une certification après maintenance, contrevenant ainsi au paragraphe 605.85(1) du *RAC*. La mesure d'application de la loi prise par TC fut un avis d'amende pour contravention de 1 000 \$ émis le 25 janvier 2017, et notifié au requérant le 26 janvier 2017. Le requérant a payé l'intégralité de la sanction pécuniaire de 1 000 \$.

(f) La pièce M-10, le dossier SIGAL 92628, qui correspond au paragraphe 6 de l'avis, indique que : le ou vers le 29 avril 2016, le requérant a effectué un vol à bord de l'aéronef C-GAIQ dont la maintenance n'avait pas été effectuée conformément à son calendrier de maintenance approuvé, contrevenant ainsi au paragraphe 605.86(1) du *RAC*. Comme mesure d'application de la loi, TC a émis un avis d'amende pour contravention de 1 000 \$ en date du 27 janvier 2017, et l'a notifié au requérant le 30 janvier 2017. TC a dû obtenir un certificat du TATC afin de recouvrer la SAP. Le requérant a payé l'intégralité de l'amende de 1 000 \$.

(g) La pièce M-11, le dossier SIGAL 92572, qui correspond au paragraphe 7 de l'avis, indique que : le ou vers le 29 avril 2016, le requérant a effectué un vol à bord de l'aéronef C-GAIQ sans avoir contracté une assurance-responsabilité, contrevenant ainsi au paragraphe 606.02(8) du *RAC*. La mesure d'application de la loi prise par TC fut un avis d'amende pour contravention de 1 000 \$ (première violation relative à l'assurance) daté du 13 janvier 2017, et notifié au requérant le 19 janvier 2017. TC a dû obtenir un certificat du TATC afin de recouvrer la SAP. Le requérant a payé l'intégralité de la sanction pécuniaire de 1 000 \$.

(h) La pièce M-12, le dossier SIGAL 92725, qui correspond au paragraphe 8 de l'avis, indique que : le ou vers le 12 juin 2016, le requérant a effectué un vol à bord de l'aéronef C-FBJP sans avoir contracté une assurance-responsabilité,

contrevenant ainsi au paragraphe 606.02(8) du RAC. La mesure d'application de la loi prise par TC fut un avis d'amende pour contravention de 2 500 \$ (deuxième violation relative à l'assurance) émis le 13 mars 2017 et notifié au requérant le 20 mars 2017. TC a dû obtenir un certificat du TATC afin de recouvrer la SAP. Le requérant a payé l'intégralité de la sanction pécuniaire de 2 500 \$.

(i) La pièce M-15, le dossier SIGAL 95451, qui correspond au paragraphe 12 de l'avis, indique que : le ou vers le 6 août 2017, le requérant a effectué un vol à bord de l'aéronef C-FBRY, et a été observé au nord-est de Kenora, en Ontario, entrant dans une zone MF (zone d'utilisation de fréquence obligatoire) sans l'avoir signalé, contrevenant ainsi à l'article 602.103 du RAC. À titre de mesure d'application de la loi, TC a émis un avis d'amende pour contravention de 750 \$ en date du 5 janvier 2018, et l'a notifié au requérant le 15 janvier 2018. Le requérant n'a pas payé l'amende. TC s'est procuré un certificat du TATC pour recouvrer les 750 \$, ce qui n'avait toujours pas été fait au moment de l'audience.

(j) La pièce M-16 est un avis de suspension pour non-paiement d'une sanction pécuniaire daté du 5 janvier 2018, qui correspond au paragraphe 13 de l'avis. La suspension a pris effet le 5 février 2018 et demeure en vigueur jusqu'au parfait paiement des amendes impayées. Conformément à l'article 7.21 de la Loi, le ministre a suspendu la LPP du requérant pour non-paiement d'amendes, le montant impayé se chiffrant à 5 000 \$. TC a obtenu des certificats du TATC afin de recouvrer cette somme de 5 000 \$, ce qui n'avait toujours pas été fait au moment de l'audience.

B. Est-ce que les antécédents aériens du requérant justifient l'annulation de sa LPP?

[17] L'annulation d'une LPP est une décision prise par le ministre dans l'intérêt public et celui de la sécurité aérienne. Dans son témoignage, M^{me} Clyde a décrit un incident d'aviation qui a été porté à son attention par un rapport CADORS (Système de compte rendu quotidien des événements de l'Aviation civile) : M. Ross, lui, a connu une panne moteur peu après le décollage à l'aéroport Toronto Island en juillet 2016. L'enquête de Transports Canada (pièce M-5) a révélé que M. Ross avait acheté l'aéronef « tel quel » et que l'appareil ne répondait pas aux normes de navigabilité en raison de défauts connus. Interrogé par Transports Canada, M. Ross a déclaré qu'il n'était au courant d'aucune défectuosité de l'aéronef et qu'il n'avait pas reçu d'informations à ce sujet de la part du technicien d'entretien d'aéronefs (TEA), qui connaissait bien l'avion. Cependant, l'enquête de TC a révélé que les défauts étaient connus du TEA, de l'ancien propriétaire et de l'organisme de maintenance agréé (OMA), le tout étant consigné dans les dossiers de l'appareil. Mis au fait de ces conclusions, M. Ross a admis qu'il était en effet au courant des défauts lorsqu'il a acquis l'avion, et avant qu'il ne décolle à bord de l'aéronef à l'aéroport Toronto Island. L'incident a conduit aux mesures d'application de la loi susmentionnées que TC a prises contre le requérant.

[18] M^{me} Clyde a décrit une seconde série d'événements qui correspond aux paragraphes 4, 5, 6 et 7 de la pièce M-4, selon lesquels M. Ross avait acquis un aéronef qui, selon lui, était utilisé pour ses pièces de rechange. M. Ross a fait des inscriptions dans le carnet de route de l'aéronef démontrant que l'avion avait été partiellement démonté, et a informé Transports Canada que l'appareil n'était plus en service. Après que l'ancien propriétaire de l'avion eut fait part à TC de

ses préoccupations liées à la sécurité, du fait que l'aéronef volait toujours, Transports Canada a localisé l'appareil entièrement assemblé, à Parry Sound (Ontario). TC a découvert que M. Ross avait fait de fausses déclarations et de fausses inscriptions dans le carnet de route et qu'il exploitait l'avion sans avoir contracté d'assurance-responsabilité, et alors que l'aéronef ne répondait pas aux normes de navigabilité.

[19] Le Tribunal a noté des violations reliées au vol sans assurance à trois occasions différentes. La première violation s'est produite en avril 2016 à bord de l'appareil C-GAIQ (pièce M-11), la deuxième en juin 2016 à bord de l'aéronef C-FBJP (pièce M-12), et la troisième en juillet 2016 à bord de l'avion immatriculé C-GBQN (pièce M-6). Scott Ross, le père du requérant, a déclaré qu'il avait supposé que son fils était couvert par son assurance COPA (Canadian Owners and Pilots Association). Il a déclaré avoir parlé de la police d'assurance à la COPA, et avoir déboursé des frais supplémentaires pour son fils. Il a affirmé qu'il ne savait cependant pas que la police ne suivrait pas son fils d'un aéronef à l'autre. En réponse à une question de l'intimé, le témoin a déclaré qu'il n'avait jamais, à aucun moment, demandé à la COPA de lui confirmer que son fils était couvert en vertu de sa police d'assurance. Le requérant n'a fourni aucune information ou preuve à l'appui de l'affirmation de Scott Ross selon laquelle son fils, le requérant, était assuré en vertu de la police d'assurance-responsabilité COPA de son père.

[20] L'infraction voulant (pièce M-15) que le requérant ait franchi une zone d'utilisation de fréquence obligatoire (MF) près de Kenora (Ontario) sans effectuer les transmissions radio nécessaires sur la fréquence obligatoire est plutôt troublante. NAV Canada a signalé cette infraction à Transports Canada par l'entremise du CADORS. En guise d'explication, le requérant a déclaré qu'au moment où il approchait de Kenora en provenance du nord-est, il ne savait pas avec certitude où se situaient la zone MF et la zone de contrôle, ce qui l'a amené à traverser la zone MF sans établir de communication sur la fréquence MF, évitant ainsi tout contact avec l'agence locale de contrôle de la circulation aérienne. Ce type d'infraction aurait pu être considéré comme une unique erreur de bonne foi. Cependant, le comportement habituel du requérant en matière de non-conformité et de pratiques non sécuritaires rendait raisonnable le fait que les inspecteurs de TC examinent attentivement les agissements du requérant, ce qui a entraîné des mesures d'application de la loi.

[21] Le ministre a pris deux autres mesures d'application contre M. Ross, soit la suspension de sa LPP pour non-paiement d'amendes (pièce M-16) et la délivrance d'un avis d'amende pour contravention en raison de l'omission de retourner sa LPP suspendue (pièce M-7). Aussi, le ministre a dû obtenir des certificats du TATC afin de percevoir des amendes impayées totalisant 5 000 \$, somme que M. Ross devait toujours au moment de l'audience en révision du TATC. M. Ross a informé le Tribunal qu'il était en train de négocier une entente de paiement avec TC relativement aux amendes impayées; il n'a toutefois fourni aucune information à l'appui de sa prétention.

[22] Les quatre dernières infractions commises par le requérant concernaient des aéronefs en vol posant les problèmes de maintenance suivants : 1) l'appareil avait une défektivité connue qui compromettait sa navigabilité (pièce M-5), 2) l'appareil ne respectait pas les consignes de navigabilité (pièce M-8), 3) après avoir subi des travaux de maintenance, l'aéronef n'avait pas été certifié à l'aide d'une certification après maintenance (pièce M-9) et 4) la maintenance de

l'aéronef n'avait pas été effectuée conformément à son calendrier de maintenance approuvé (pièce M-10).

[23] Au sujet des infractions relatives à la navigabilité et la maintenance, M. Ross a témoigné qu'il effectuait parfois lui-même les travaux de maintenance de ses aéronefs et qu'il n'était pas toujours d'accord avec le TEA avec qui il effectuait la maintenance d'un appareil. M. Ross a décrit la relation tendue qu'il a eue avec l'un de ses mécaniciens d'aéronef. À la lumière du témoignage de M. Ross, le Tribunal a conclu que l'approche du requérant en matière de maintenance des aéronefs et d'opérations aériennes était différente de celle du personnel de maintenance impliqué dans l'entretien de ses aéronefs.

[24] M. Ross a témoigné que, une fois, il avait pris des mesures pour « couvrir ses traces » afin de dissimuler ses activités aux inspecteurs et aux enquêteurs de TC. Les témoins du ministre ont fait savoir au Tribunal que lorsque le requérant traitait avec les inspecteurs et enquêteurs de Transports Canada, ces derniers ne pouvaient pas compter sur lui pour fournir des comptes rendus complets et exacts des faits liés à ses activités aériennes. M^{me} Clyde a indiqué que le requérant était trompeur lorsqu'il s'entretenait avec des représentants de TC, ce qui incitait ceux-ci à remettre en question la véracité des informations qu'il leur fournissait. Selon Transports Canada, on ne pouvait pas compter sur M. Ross pour obtenir des informations complètes et précises sur l'état de son aéronef ou au sujet d'activités et événements importants faisant l'objet d'une enquête de TC.

[25] Le Tribunal a appris du témoignage de M^{me} Clyde qu'une fois que TC a commencé à examiner les activités et les antécédents aériens de M. Ross, on a identifié plusieurs problèmes de sécurité graves liés à la non-conformité aux normes de navigabilité, à la falsification des dossiers de l'appareil, au défaut de se conformer aux exigences relatives au carnet de route et, tel qu'indiqué ci-dessus, au vol de l'appareil sans couverture d'assurance. Le Tribunal a également appris de la bouche même de M. Ross qu'il n'avait pas fourni de compte rendu complet et exact de ses activités aériennes aux inspecteurs de Transports Canada, ce qui a préoccupé davantage les représentants de TC chargés d'examiner les activités aériennes de M. Ross.

[26] En réponse aux arguments que le ministre a fait valoir contre lui, M. Ross a décrit sa carrière de pilote et commenté les contraventions présentées par l'intimé. M. Ross a déclaré qu'il était devenu élève-pilote à l'âge de 14 ans, avait obtenu sa LPP à 17 ans, comptait 2 600 heures de vol accumulées en sept ans, et avait été propriétaire de 85 aéronefs. Il a fait savoir au Tribunal que les responsables de Transports Canada se sont intéressés davantage à son dossier lorsqu'il a tenté de cacher ses activités aériennes aux inspecteurs de TC, ce qui a conduit, selon lui, aux contraventions citées dans l'avis du ministre.

[27] Le Tribunal conclut que la preuve et les témoignages offerts par les témoins du ministre, M^{me} Clyde et M. Lipiec, étaient clairs, crédibles et convaincants. Le Tribunal convient que les 10 infractions qu'il a examinées, et qui font partie des antécédents aériens du requérant, représentent un modèle de comportement troublant en matière de non-conformité et de pratiques dangereuses. Le Tribunal a en outre convenu que les efforts déployés par les responsables de TC afin de collaborer avec M. Ross pour régler des problèmes liés à la non-conformité aux règlements ou à la sécurité aérienne n'ont eu que peu d'effet sur son comportement. Plus troublant encore pour le Tribunal fut le témoignage de témoins, et du requérant lui-même, au sujet des fausses

déclarations de M. Ross, des fausses inscriptions dans le carnet de route et de ses agissements pour cacher ses activités aériennes douteuses, et pour délibérément induire en erreur des responsables de Transports Canada dans le cadre de leurs inspections et enquêtes. Le Tribunal conclut qu'au cours de sa carrière de pilote relativement courte, M. Ross a accumulé des antécédents selon lesquels chacune des violations présentées par le ministre est liée directement à des questions de sécurité aérienne. La preuve présentée par l'intimé justifie clairement la décision du ministre d'annuler la LPP de M. Ross. Le Tribunal estime que cette décision fut prise dans l'intérêt public et celui de la sécurité aérienne.

IV. DÉCISION

[28] En vertu du paragraphe 7.1(7) de la *Loi sur l'aéronautique*, le Tribunal d'appel des transports du Canada confirme la décision du ministre des Transports d'annuler la licence de pilote privé du requérant au motif que l'intérêt public, notamment en raison des antécédents aériens du titulaire de document, le justifie.

Le 19 juin 2019

(Original signé)

Charles S. Sullivan

conseiller

Représentants des parties

Pour le ministre : Eric Villemure

Pour le requérant : Alexander Ross (s'est représenté lui-même)