



TRIBUNAL D'APPEL DES TRANSPORTS DU CANADA

Référence : *Craig Karpilow c. Canada (Ministre des Transports)*, 2023 TATCF 5 (révision)

N° de dossier du TATC : RA-029-22

Secteur : Aviation

ENTRE :

Craig Karpilow, requérant

- et -

Canada (Ministre des Transports), intimé

[Traduction française officielle]

Audience : Par vidéoconférence le 3 octobre 2022

Affaire entendue par : D^{re} Linda Garand, conseillère

Décision rendue le : 21 février 2023

DÉCISION ET MOTIFS À LA SUITE D'UNE RÉVISION

Arrêt : Le ministre des Transports a prouvé, selon la prépondérance des probabilités, qu'il était dans l'intérêt public que soit annulé le document d'aviation canadien du requérant, conformément à l'alinéa 7.1(1)c) de la *Loi sur l'aéronautique*.

I. HISTORIQUE

[1] Le 8 avril 2022, au nom du ministre des Transports (ministre), Transports Canada (TC) a avisé le D^r Craig Karpilow, le requérant, qu'en application de l'alinéa 7.1(1)c) de la *Loi sur l'aéronautique*, il était dans l'intérêt public d'annuler sa nomination à titre de médecin-examineur de l'aviation civile (MEAC). La lettre indiquait entre autres ce qui suit :

[TRADUCTION]

Je dois malheureusement conclure qu'il n'est plus dans l'intérêt public de maintenir votre nomination à titre de médecin-examineur de l'aviation civile (MEAC) pour les motifs suivants : la soumission répétée de rapports d'examen médical incomplets et/ou incorrectement remplis entravant la délivrance sûre, efficace ou efficiente des certificats médicaux; et la remise de lettres à des demandeurs concernant le statut de leur certificat médical, ce qui n'était pas de votre ressort. Les tentatives précédentes de Transports Canada visant à remédier à la situation se sont malheureusement avérées infructueuses.

[2] Le 2 mai 2022, le D^r Karpilow a demandé au Tribunal d'appel des transports du Canada (Tribunal) de réviser la décision du ministre.

II. QUESTIONS PRÉLIMINAIRES

[3] Les parties n'ont pas soumis de questions préliminaires. J'ai personnellement lancé la discussion concernant la divulgation de renseignements médicaux.

[4] Il a été établi que des renseignements médicaux relatifs à des patients seraient présentés lors de l'audience. Toutefois, aucune des parties n'a soulevé la question de la confidentialité de ces informations.

[5] J'ai expliqué aux deux parties qu'il ne s'agissait pas d'une audience relative à un certificat médical, mais plutôt d'une audience où il est question du permis d'exercice d'un MEAC. Par conséquent, la présente audience est présumée publique. Les parties ont eu l'occasion de formuler des commentaires sur la protection des renseignements médicaux et ont toutes deux convenu de protéger la confidentialité des données.

[6] L'alinéa 15(4)b) de la *Loi sur le Tribunal d'appel des transports du Canada (Loi sur le TATC)* prévoit que le Tribunal peut tenir une audience en tout ou en partie à huis clos s'il est d'avis que :

b) des renseignements d'ordre médical pouvant être dévoilés sont tels que, compte tenu de l'intérêt de la personne en cause, l'avantage qu'il y a à ne pas les dévoiler en public l'emporte sur le principe de la publicité des audiences; [...]

[7] Ainsi, en application l'alinéa 15(4)b) de la *Loi sur le TATC* et avec l'accord des deux parties, le Tribunal a statué que la décision serait publiée, mais que tous les renseignements médicaux personnels tirés des preuves documentaires ou des discussions verbales ayant eu cours lors de l'audience demeureraient confidentiels.

III. ANALYSE

A. Question en litige

[8] Le Tribunal doit trancher la question de savoir s'il était dans l'intérêt public d'annuler le document d'aviation canadien (DAC) du D^r Craig Karpilow.

B. Cadre juridique

[9] Transports Canada a annulé la nomination du D^r Karpilow à titre de MEAC le 8 avril 2022, conformément à l'alinéa 7.1(1)c) de la *Loi sur l'aéronautique* qui dispose que le ministre peut décider d'annuler un DAC s'il « estime que l'intérêt public, notamment en raison des antécédents aériens du titulaire ou de tel de ses dirigeants — au sens du règlement pris en vertu de l'alinéa 6.71(3) a) —, le requiert ».

[10] L'article 424.17 de la norme 424 – Exigences médicales – *Règlement de l'aviation canadien (RAC)* définit les responsabilités d'un MEAC :

(1) Lorsqu'il effectue l'examen médical d'un demandeur en vue de la délivrance ou du renouvellement d'un certificat médical, le MEAC doit effectuer ce qui suit :

a) examiner le demandeur d'une manière conforme :

- (i) d'une part, aux pratiques médicales reconnues par la profession médicale, et
- ii) d'autre part, aux normes de délivrance du personnel;

b) consigner au rapport d'examen médical :

- (i) d'une part, ses résultats cliniques,
- (ii) d'autre part, dans le cas où le demandeur répond aux exigences de l'une des catégories de certificat médical, telles que visées au présent article, la catégorie en question;

c) présenter au ministre les documents suivants :

- (i) le rapport d'examen médical,
- (ii) tout autre rapport médical nécessaire pour établir l'aptitude physique et mentale du demandeur à détenir un permis, une licence ou une qualification.

(2) Si le demandeur répond aux normes médicales applicables au renouvellement de son certificat médical, le MEAC signe et date le certificat, et y appose, le cas échéant, son tampon officiel, indiquant que le demandeur est « apte ».

(3) L'examen médical doit être suffisamment approfondi pour déterminer si le demandeur répond aux exigences propres à la catégorie de certificat médical dont le renouvellement ou la délivrance est demandée.

a) Le but de l'examen médical est de déterminer si un demandeur satisfait aux normes qui s'appliquent concernant la délivrance d'un certificat médical nécessaire à la délivrance d'un permis, d'une licence ou d'une qualification donné. Les normes qui s'appliquent à la délivrance et au renouvellement d'un permis, d'une licence ou d'une qualification sont similaires.

b) Le médecin-examineur de l'aviation civile doit avoir une bonne connaissance de l'évaluation aéromédicale et posséder une certaine connaissance pratique des tâches et de l'environnement propres à l'aviation.

- c) Il est de la responsabilité du médecin-examineur de l'aviation civile d'examiner attentivement le demandeur.
- d) Lorsque le médecin-examineur de l'aviation civile a des doutes quant à l'aptitude d'un demandeur, il peut omettre l'attribution d'une catégorie et envoyer le rapport d'examen médical à l'agent médical régional de l'aviation ou à l'agent médical de l'aviation pour évaluation ou conseils.
- e) Le rapport de l'examineur se fait sur le formulaire 26-0010 de Transports Canada, Rapport d'examen médical de l'aviation civile (Annexe I). Ce formulaire doit être signé par le demandeur et par le médecin-examineur de l'aviation civile. Les médecins-examineurs d'autres pays peuvent utiliser le formulaire susmentionné ou un formulaire équivalent de leur pays.
- f) Les rapports des médecins-examineurs de l'aviation civile et ceux des spécialistes ou les résultats des tests en laboratoire doivent être envoyés au bureau régional approprié à l'attention du personnel médical de la Division de la médecine aéronautique civile.

(4) Exigences physiques et mentales relatives aux diverses catégories médicales

Un demandeur doit recevoir l'évaluation la plus élevée possible compte tenu des résultats obtenus au cours de l'examen médical. Un demandeur qui désire obtenir une catégorie médicale supérieure à celle exigée pour le type de permis, licence ou qualification demandé doit en aviser le médecin-examineur de l'aviation civile. Si des examens par des spécialistes ou des tests de laboratoires sont nécessaires pour déterminer l'aptitude physique et mentale correspondant à une évaluation plus élevée, le médecin-examineur de l'aviation civile, avec l'accord du demandeur, pourra prendre les dispositions qui s'imposent.

Les pages qui suivent fournissent, pour chacune des catégories médicales, la norme à laquelle doit satisfaire un demandeur de certificat médical : Exigences physiques et mentales.

C. Les faits

[11] Afin d'évaluer la gravité des répercussions sur la sécurité aérienne que pourrait avoir la non-conformité d'un rapport d'examen médical (REM), il importe de relever certains faits que le directeur de la médecine aéronautique civile (MAC) de TC a soulevés lors de l'audience.

(1) Situation de travail inédite à la MAC de TC

[12] Le directeur de la MAC, le D^r Tyler Brooks a indiqué que la direction de la MAC est une toute petite unité d'environ 25 personnes. La MAC est le premier point de contact pour la formation des pilotes et des contrôleurs aériens. Il s'agit d'un service à fort volume, et ses délais de prestation de services sont cruciaux pour le maintien d'un niveau essentiel de sécurité dans le secteur de l'aviation.

[13] Autrefois, tous les REM étaient examinés par le personnel de la MAC. Mais un nouveau système a été instauré, puisque cette norme de travail ne permettait pas de respecter les délais de prestation de services requis. Faisant auparavant tous l'objet d'un examen, les REM entrants sont maintenant triés en fonction de leur niveau de risque pour la sécurité. Tous les REM à l'intention de demandeurs *ab initio* (nouveaux), ainsi que certains REM plus problématiques liés aux renouvellements sont toujours examinés par le personnel de la MAC. Cependant, les certificats médicaux qui ont été renouvelés par un MEAC sans que celui-ci n'identifie de trouble médical sont dorénavant pour la plupart estampillés sans être examinés.

[14] Le D^r Brooks a expliqué que ce nouveau système ne saurait empêcher les MEAC d'inscrire des renseignements inexacts, d'appliquer incorrectement les exigences du RAC ou encore de renouveler un document médical de façon inappropriée. Afin de pouvoir offrir un service en temps opportun tout en minimisant les erreurs et en maintenant un niveau acceptable de sécurité aérienne, la MAC se fie dorénavant beaucoup plus aux MEAC pour que ceux-ci soumettent des REM de qualité supérieure. Le D^r Brooks a ajouté qu'une fois qu'il est formé, on s'attend à ce que la pratique d'un MEAC soit conforme aux normes médicales.

[15] Bien que la MAC ait poursuivi ses activités tout au long de la pandémie de la COVID-19, elle a dû faire face à une augmentation du taux d'attrition de son personnel. Afin de maintenir les délais de prestation de services, l'organisation a adopté des mesures temporaires telles que la prolongation de la période de validité des certificats médicaux. La MAC a en outre rapidement effectué la transition entre les REM version papier et un système électronique, ce qui a nécessité une adaptation rapide de la part du personnel de la MAC ainsi que des MEAC.

[16] Avec la reprise des activités dans le secteur de l'aviation, la capacité de production de la MAC est mise à rude épreuve; il s'avère difficile de maintenir les délais de prestation de services et, par conséquent, de conserver un niveau acceptable de sécurité aérienne. Le D^r Brooks a déclaré qu'au stade où on en est, tout rapport de mauvaise qualité que reçoit la MAC a une incidence disproportionnée sur son programme, en ce que cela accroît le fardeau administratif imposé au personnel de la MAC. Selon le D^r Brooks, son ministère n'a tout simplement pas les ressources nécessaires pour pallier efficacement les erreurs des MEAC.

(2) L'expérience et la formation du D^r Karpilow

[17] Les renseignements qui suivent ont été présentés par le ministre et confirmés par le D^r Karpilow au cours de l'audience.

[18] Le D^r Karpilow agit en tant que MEAC depuis juin 2010.

[19] Le ministre a fait parvenir une lettre de nomination au D^r Karpilow le 21 juin 2010 (pièce 2C), laquelle énonçait les motifs d'annulation de la nomination d'un MEAC :

[TRADUCTION]

... votre nomination est faite à titre amovible par le ministre des Transports et peut être annulée pour une ou plusieurs des raisons suivantes :

- (a) Un rendement professionnel fréquemment ou continuellement médiocre.
- (b) un manque de disponibilité raisonnable du service.
- (c) Une conduite contraire à l'éthique.
- (d) La perte ou la suspension du permis d'exercice de la médecine.
- (e) L'incapacité prolongée d'offrir le service en raison d'un problème de santé ou d'une inaptitude.
- (f) Un changement de coordonnées géographiques.
- (g) La renonciation volontaire à la nomination.
- (h) Un manque de besoins en matière de services d'examen médical de l'aviation.
- (i) Le défaut de suivre un cours de formation destiné aux MEAC dans les délais prescrits.

(j) Le défaut de disposer d'installations adéquates pour effectuer les examens et les tests médicaux.

[20] Le D^r Karpilow a assisté à un séminaire destiné aux MEAC peu après sa nomination en 2011, de même qu'en novembre 2012, en novembre 2014 et en septembre 2017. Il a affirmé avoir effectué plus de 900 REM en carrière, un nombre que n'a pas contesté le ministre.

D. Était-il dans l'intérêt public d'annuler le DAC du D^r Karpilow?

[21] Le Tribunal a examiné la preuve et les arguments présentés par les deux parties afin de déterminer si le ministre a prouvé qu'il était dans l'intérêt public d'annuler le DAC du requérant, du fait qu'il a souventes fois soumis des REM incomplets ou mal remplis, ce qui entrave la délivrance sûre, efficace et/ou efficiente des certificats médicaux. Le D^r Karpilow a également remis des lettres à des demandeurs concernant le statut de leur certificat médical alors que cela ne relevait pas de sa compétence.

[22] Afin de trancher la question en litige, le Tribunal s'est appuyé sur une certaine jurisprudence de la Cour fédérale.

[23] Ainsi, les arrêts *Bancarz c. Canada (Transport)*, 2007 CF 451 [*Bancarz*] et *Canada (Procureur général) c. 2431-9154 Québec Inc.*, 2008 CF 976 [2431-9154 *Québec Inc.*] nous ont éclairés sur la notion d'« intérêt public ». Bien que le contexte dans lequel s'inscrivent ces arrêts diffère de celui de la présente affaire, les principes qui y sont utilisés pour évaluer s'il était dans l'intérêt public que TC annule le DAC du requérant sont applicables en l'espèce.

[24] Dans l'arrêt 2431-9154 *Québec Inc.*¹, la Cour fédérale a statué que :

L'intérêt public est engagé lorsque les non-respects dans le passé sont suffisamment graves et répétitifs permettant de conclure qu'il existe un risque de récidive et, donc, que l'opérateur doit cesser d'exploiter le certificat.

Le fardeau d'une telle justification repose chez le ministre.

[25] Dans *Bancarz*², la Cour fédérale a indiqué qu'« il doit y avoir soit de nombreux incidents, soit des incidents majeurs, assortis d'une preuve manifeste de méfaits, avant que soit justifiée une suspension ou une annulation ».

(1) Soumission répétée de REM incomplets ou incorrectement remplis

[26] Le ministre a présenté de nombreux cas de rapports incomplets ou mal remplis ayant été soumis au cours des cinq dernières années. Le D^r Brooks a déclaré que ces rapports incomplets compromettaient la délivrance sûre, efficace et efficiente des certificats médicaux. Un échantillon de ces cas a été déposé en preuve durant la présentation du ministre.

[27] Une capture d'écran d'observations s'étalant du 3 mars 2022 au 12 juin 2022 et tirées du profil du D^r Karpilow apparaissant sur la plateforme électronique de la MAC (pièce 3) démontre

¹ 2431-9154 *Québec Inc.* aux paragraphes 73-74

² *Bancarz* au paragraphe 49

que les REM incomplets entraînent de multiples conséquences. Parmi les erreurs observées, on constate plusieurs divergences entre les versions papier et électronique (REMe) d'un même REM, de nombreuses erreurs concernant l'équilibre des muscles oculaires, et l'utilisation continue de notes indiquant que l'élève-pilote avait « réussi » son examen médical. Cette dernière question avait déjà été abordée en juin 2020 (voir la pièce 6), alors que le D^r Edward Bekeris, un agent médical régional de l'aviation (AMRA) par intérim de TC déclarait :

[TRADUCTION]

Un autre commentaire sur cette pratique consistant à fournir de telles notes aux demandeurs; il s'agit de candidats *ab initio* à une certaine catégorie médicale. L'évaluation de la catégorie médicale peut seulement être effectuée aux bureaux régionaux de Transports Canada.

[28] Voici d'autres exemples de REM problématiques tirés de la pièce 3 :

- a. Un demandeur *ab initio* ayant été peu de temps auparavant hospitalisé pour dépression et au sujet duquel le MEAC, le D^r Karpilow n'a pas demandé d'investigation plus approfondie, ce qui est contraire à la recommandation que le Tribunal constate à l'alinéa 1.3d) de la norme 424.17(4) – Tableau des exigences physiques et mentales – Catégorie médicale n° 1 du RAC.
- b. Un demandeur *ab initio* ayant des antécédents en matière de conduite avec facultés affaiblies (CFA) au sujet duquel le MEAC, le D^r Karpilow n'a pas demandé une enquête plus approfondie pour écarter la possibilité d'une dépendance. À ce sujet, la MAC a mentionné qu'il [TRADUCTION] « n'a pas recommandé d'examen ou d'investigation complémentaire ». Se référant à l'alinéa 1.3b) de la norme 424.17(4) – Tableau des exigences physiques et mentales – Catégorie médicale n° 1 du RAC, ce tribunal estime que le MEAC aurait dû évaluer la possibilité que le demandeur souffre d'une dépendance à l'alcool, puisqu'une telle dépendance constitue un risque important à écarter du tableau clinique.

[29] Parmi les rapports médicaux complets présentés, le Tribunal note un certain manque de connaissances médicales quant à la compréhension du test relatif à l'équilibre des muscles oculaires. Dans une lettre du 20 septembre 2017 adressée au D^r Karpilow (pièce 4), le D^r Bekeris indiquait que la mention « Ortho "1/2" » prêtait à confusion. Le D^r Bekeris y expliquait en outre comment décrire les résultats d'un test d'équilibre des muscles oculaires.

[30] Néanmoins, une deuxième lettre (pièce 5), celle-là du 19 décembre 2017, traite de la même confusion entourant les résultats d'un test d'équilibre des muscles oculaires, mais concerne cette fois le dossier d'un autre pilote. Le D^r Karpilow a expliqué que la mention « Ortho "1/2" » signifiait qu'elle s'appliquait aux yeux #1 et #2, mais il ne s'agit pas là d'un résultat reconnu dans le cadre d'une évaluation standard. Dans la lettre de septembre 2017, le requérant était déjà informé sur la façon de consigner les résultats d'un test d'équilibre des muscles oculaires, sans pour autant qu'il suive la consigne.

[31] La capture d'écran (pièce 3) présentée par le ministre montre un REM daté de mars 2022 contenant d'autres anomalies quant à l'équilibre des muscles oculaires, et une plus grande confusion des connaissances médicales concernant l'hyperphorie, ce qui porte à déduire que ce concept n'avait toujours pas été assimilé par le requérant cinq ans après qu'il a été informé de la façon de présenter les résultats d'un test d'équilibre des muscles oculaires.

[32] Ces REM incomplets ou incorrectement remplis ne satisfont pas aux exigences de l'alinéa 424.17(3)a) du RAC, ce qui nuit à la prestation sûre, efficace ou efficiente des certificats médicaux.

[33] Il a été établi que le 17 mars 2020, le directeur de la MAC a fait parvenir une lettre à tous les MEAC, leur expliquant la décision du ministre d'imposer un embargo sur les REM, sauf circonstances exceptionnelles. Une lettre du D^r Bekeris au D^r Karpilow (pièce 6) en date du 11 juin 2020 indiquait que ce dernier avait effectué un REM le 31 mars 2020, soit après le début de l'embargo ministériel entré en vigueur le 17 mars 2020. Voilà un autre exemple de la non-conformité du D^r Karpilow à l'égard des règles établies par les autorités en place, en l'occurrence une décision directe du ministre de cesser la production de tous les REM après le 17 mars 2020 en réponse à la pandémie de la COVID-19. Il s'agit également d'une autre décision qu'a prise le D^r Karpilow sans avoir l'autorité légitime pour ce faire.

[34] Dans deux REM déposés en preuve (pièces 6 et 7), le D^r Karpilow avait jugé que les pilotes étaient médicalement aptes même si les résultats relatifs à leur acuité visuelle ne satisfaisaient pas aux exigences de l'article 1.35 de la norme 424.17(4) – Tableau des exigences physiques et mentales – Catégorie médicale n° 1 du RAC. Le certificat médical du premier pilote a été renouvelé, et le certificat du deuxième pilote, lequel devait être examiné par la MAC puisque c'était celui d'un demandeur *ab initio*, a également été renouvelé même si dans les deux cas les pilotes ne satisfaisaient pas aux exigences liées à l'acuité visuelle. De plus, en ce qui a trait au demandeur *ab initio*, le D^r Karpilow a rédigé une note indiquant [TRADUCTION] « ... a réussi son examen du MdT [ministre des Transports] aujourd'hui », alors qu'en fait, seul la MAC était autorisée à décider de l'aptitude du pilote. Le D^r Karpilow a déclaré qu'il avait renouvelé leur certificat médical parce qu'il avait envoyé les pilotes voir un ophtalmologiste pour qu'ils subissent d'autres tests. Il ne connaissait toutefois pas les résultats de leur consultation respective au moment où il a approuvé leur certificat médical. Il a donc approuvé des certificats médicaux sans s'assurer de l'aptitude visuelle des candidats.

[35] Le D^r Karpilow a envoyé deux rapports médicaux à la MAC dans lesquels il traite de pathologies, sans préciser les renseignements médicaux appropriés servant à déterminer l'aptitude physique et mentale des demandeurs concernés :

1. Le REM contenu à la pièce 8 indique un diagnostic de coronaropathie avec des antécédents, soit la pose d'une endoprothèse coronaire et un remplacement valvulaire en juillet 2017. Le rapport ne contient pas d'autres commentaires ou résultats de test supplémentaire, pas plus qu'il ne recommande un examen cardiaque plus approfondi. Pourtant, le certificat médical a été renouvelé. Dans une lettre du 10 septembre 2020 destiné au D^r Karpilow, le D^r Craig Winsor, agent médical de l'aviation à TC déclarait : [TRADUCTION] « Malgré ce problème de santé sérieux qui pourrait avoir une incidence importante sur la sécurité de vol, vous avez renouvelé le certificat médical de ce demandeur plutôt que de référer le dossier pour examen... » Le D^r Karpilow a témoigné que la MAC aurait dû se fier à l'évaluation du cardiologue de 2017. Non seulement cette évaluation n'a pas été incluse au REM initial, elle n'a pas été produite en preuve lors de l'audience. Le ministre a soutenu que puisqu'il n'avait fourni aucune preuve de la mise à jour des tests d'aptitude cardiaque au moment où il a rédigé son REM, le D^r Karpilow

n'avait pas satisfait à l'exigence prévue à l'article 1.6 de la norme 424.17(4) – Tableau des exigences physiques et mentales – Catégorie médicale n° 1 du RAC.

2. Un autre REM, celui-là en date du 23 juin 2020 (pièce 10), indiquait un diagnostic de calcul rénal avec la mention [TRADUCTION] « mars 2019, passé OK ». Le requérant a envoyé ce rapport à la MAC, sans d'autres renseignements ou résultats de test supplémentaire. Le rapport n'était ni signé ni estampillé et ne contenait aucune information concernant le renouvellement d'un certificat médical ou un éventuel examen complémentaire. Dans une lettre du 15 juin 2021 (pièce 10), le D^r Winsor écrivait : [TRADUCTION] « Malgré un important état pathologique potentiellement invalidant, aucune déclaration médicale supplémentaire n'accompagne le rapport. » Le D^r Karpilow a répondu au D^r Winsor dans une lettre du 22 juin 2021 (pièce 12) alors qu'il affirme que le REM avait été envoyé par erreur et aurait dû être retenu à son bureau. Au cours de l'examen physique relatif au REM, le D^r Karpilow avait découvert une arythmie cardiaque nouvelle et avait demandé une évaluation par un cardiologue. Le D^r Karpilow a attribué cette erreur à son service de soutien administratif. Au sujet du calcul rénal du demandeur, il indique : [TRADUCTION] « En ce qui concerne son calcul rénal dont il a déclaré avoir souffert 15 mois avant son examen, il a affirmé que la pierre était passée et n'avait plus de symptômes depuis 15 mois. Je l'ai cru sur parole. » Voilà qui est contraire à la recommandation connue de la MAC dont le D^r Winsor a parlé dans sa lettre du 15 juin 2021.
3. Le D^r Karpilow n'a pas présenté de tests médicaux adéquats pour évaluer l'état du calcul rénal, comme le prévoit l'article 1.22 de la norme 424.17(4) – Tableau des exigences physiques et mentales – Catégorie médicale n° 1 du RAC qui dispose que : « Toute séquelle [...] notamment les obstructions causées par [...] un calcul, entraînera l'incapacité à moins que, selon les conclusions de médecins agréés, l'état ne soit pas susceptible de provoquer une incapacité en vol. »

[36] Quelques REM présentés par voie électronique contenaient des anomalies qui n'étaient pas compatibles avec notre compréhension des normes des examens médicaux ou celles du RAC.

[37] La pièce 9 illustre l'une des nombreuses divergences constatées entre les versions papier et électronique d'un même REM. L'information sur la vision n'est pas toujours sensée et est parfois contradictoire : [TRADUCTION] « Le REMe indique une hyperphorie (dioptries non spécifiées) et la version papier indique une orthophorie. » Les antécédents pharmaceutiques ne correspondent pas : [TRADUCTION] « Le REMe dit qu'il n'y a pas de prise de drogue ou de médicament tandis que le REM PDF version papier indique "oui" vis-à-vis la ligne "toute drogue ou tout médicament utilisé à des fins non médicales", et il y est précisé "Arrêté il y a 3 mois (vapotage)". »

[38] Comme le D^r Brooks l'a expliqué durant son témoignage, ce genre de REM incomplet alourdit le fardeau administratif qui pèse sur le système et retarde la conclusion des dossiers. À la limite, ces versions différentes pourraient facilement conduire à une mauvaise décision en matière d'aptitude, et éventuellement poser un risque pour la sécurité aérienne.

[39] Le D^r Karpilow a déclaré que les renseignements apparaissant sur le REMe différaient de ceux contenus dans la version papier de son REM parce que son adjoint n'avait pas correctement

saisi l'information dans le système électronique. Le D^r Karpilow n'a jamais reconnu qu'en tant que MEAC, c'est à lui qu'incombait la responsabilité ultime de transmettre au ministre des renseignements exacts découlant d'un examen médical, comme l'indique l'alinéa 424.17(1)c) du RAC, qui précise que le MEAC doit présenter le REM au ministre.

[40] Le fait que le D^r Karpilow ait décidé de déléguer la tâche d'entrer les données dans le système électronique à un membre de son personnel n'écarter pas sa responsabilité de veiller à la bonne exécution de cette tâche. Ignorant cette responsabilité à plusieurs reprises, le D^r Karpilow ne satisfait pas aux normes médicales professionnelles applicables à un MEAC.

[41] Il a été démontré que le D^r Karpilow a répondu à certaines des lettres de la MAC; il a déposé deux de ces lettres en preuve (pièces 12 et 13), lesquelles sont liées à des cas susmentionnés. Le D^r Karpilow a fait preuve d'une certaine coopération. Le ministre a soutenu qu'il n'y avait aucune preuve que d'autres lettres avaient été reçues. Ces lettres révèlent le fait que le D^r Karpilow a démontré une incompréhension ou un possible mépris des exigences fondamentales en matière de médecine aéronautique qu'impose le RAC. Alors qu'il témoignait, le D^r Karpilow n'a pas expliqué pourquoi il ne respectait pas les normes qu'établit le RAC. Il a plutôt insisté sur le fait qu'il n'a [TRADUCTION] « mis personne en danger » et qu'« aucun de ceux [qu'il a] examinés n'a été mis en danger ». Il a avancé que s'il avait reçu plus de soutien, plus de courriels et plus d'appels téléphoniques de la part de la MAC, ses REM auraient été satisfaisants. Il ne comprenait pas pourquoi il devait déclarer un pilote inapte s'il avait déjà référé ce dernier à un spécialiste pour consultation (comme un ophtalmologiste ou un cardiologue), et ce, même s'il n'avait pas reçu les résultats d'une telle consultation.

[42] En fonction des éléments de preuve dont il dispose, le Tribunal considère que le ministre a prouvé, selon la prépondérance des probabilités, que le D^r Karpilow a présenté plusieurs REM incomplets ou mal remplis au cours d'une période de quelques années. Même si les responsabilités des MEAC sont une notion qui a été renforcée à maintes reprises par des séminaires ou des lettres de la MAC, le D^r Karpilow a continué d'appliquer de façon incorrecte les règles relatives à la médecine aéronautique prévues dans le RAC, en particulier les articles 404.17 et 424.17. Ces cas de non-conformité impliquant le D^r Karpilow entravent la délivrance sûre, efficace ou efficiente des certificats médicaux, car il ne s'acquitte pas de ses responsabilités en tant que MEAC conformément à l'article 424.17 de la norme 424 du RAC – Exigences médicales.

[43] Ces REM incomplets ou inexacts à répétition présentent un risque pour la sécurité aérienne, car ils peuvent mener à la délivrance d'un certificat médical qui ne devrait pas être délivré. Voilà qui constituerait par le fait même un risque pour la sécurité publique.

(2) *Délivrance de lettres à des demandeurs concernant le statut de leur certificat médical, alors que cela ne relevait pas de sa compétence*

[44] Le ministre a soutenu qu'il était dans l'intérêt public d'annuler le DAC du D^r Karpilow en raison de son utilisation non autorisée du tampon officiel de TC et de la délivrance non autorisée de certificats médicaux.

(a) *Utilisation non autorisée du tampon officiel de MEAC de TC*

[45] Un tampon officiel de MEAC de TC est remis à tous les MEAC lors de leur nomination. Chaque tampon porte le nom et le numéro du MEAC à qui il a été attribué.

[46] Le paragraphe 404.04(1.1) et l'article 404.18 du RAC décrivent l'utilisation du tampon de MEAC de TC :

404.04 (1.1) Un certificat médical est aussi renouvelé s'il est signé, daté et estampillé conformément à l'alinéa 404.18a).

[...]

404.18 Lorsque le titulaire d'un certificat médical subit un examen médical par un médecin visé aux alinéas 404.16a) ou b) en vue de faire renouveler son certificat médical ou d'obtenir la permission de continuer à exercer les avantages de son permis, de sa licence ou de sa qualification, le médecin doit, selon le cas :

a) signer et dater le certificat médical, y apposer son tampon officiel indiquant que le titulaire est « apte » et lui rendre le certificat médical;

b) informer le titulaire qu'il est « inapte » et lui rendre le certificat médical.

[47] Le ministre n'a pu identifier aucune restriction légale spécifique limitant l'utilisation du tampon. Il a cependant soutenu que la pratique courante était connue et respectée par tous les MEAC, à l'exception du D^r Karpilow. Ce dernier a déclaré qu'outre les indications du RAC apparaissant ci-dessous, il n'avait jamais été question de l'utilisation du tampon lors des séminaires de la MAC auxquels il avait assisté.

[48] Dans une lettre du 15 juin 2021 adressée au D^r Karpilow (pièce 9), le D^r Winsor indique : [TRADUCTION] « Ce tampon est réservé à la rédaction de certificats médicaux et de rapports d'examen médicaux de Transports Canada. » Le D^r Karpilow a témoigné que les écoles de pilotage demandaient un document qui ait une « apparence officielle » pour que le candidat puisse suivre un programme d'entraînement en vol. D'autres lettres du D^r Winsor indiquaient de limiter l'utilisation des tampons à la recommandation de la MAC, sans exception. Le D^r Karpilow a ignoré les demandes répétées voulant qu'il cesse d'utiliser son tampon de façon inappropriée, et a poursuivi l'utilisation non autorisée de son tampon en l'apposant sur les pages d'un carnet d'ordonnances.

[49] Le 6 janvier 2022, le D^r Winsor écrivait à nouveau au D^r Karpilow (pièce 11), précisant comment le tampon devrait être utilisé et déclarant : [TRADUCTION] « Le tampon de MEAC de Transports Canada est réservé à la rédaction de certificats médicaux et de rapports d'examen médicaux de Transports Canada. » Le 14 mars 2022, le D^r Karpilow a envoyé une lettre au D^r Brooks (pièce 18) dans laquelle il déclare que c'est en toute conformité avec les directives adressées aux MEAC qu'il [TRADUCTION] « fournira ou verbalisera à tout candidat un document auquel est apposé le tampon de MEAC », ajoutant qu'il a « cessé d'utiliser le tampon autrement que dans le “livre bleu” ».

[50] Le ministre a fait valoir que le tampon était [TRADUCTION] « utilisé de façon trompeuse » et qu'il « pouvait être mal interprété par un candidat croyant à tort qu'à ce stade son certificat est approuvé ». Le ministre a soutenu que cela pourrait très bien faire en sorte qu'un pilote vole dans des circonstances non approuvées médicalement, et qu'il augmente ainsi le risque pour la sécurité publique. Aux dires du ministre, le D^r Karpilow n'était pas habilité à faire une telle

utilisation du tampon, pas plus qu'il n'avait le pouvoir d'émettre des lettres relatives à l'aptitude physique et mentale d'un candidat, puisque cela relève de la compétence de la MAC.

(b) Délivrance non autorisée du statut d'un certificat médical

[51] Comme le D^r Bekeris l'a mentionné dans sa lettre du 11 juin 2020 au D^r Karpilow (pièce 6) et réitéré au cours de l'audience, le D^r Karpilow a remis à un demandeur *ab initio* une note provenant de son carnet d'ordonnances (comme on le voit au bas de la pièce 6) qui indiquait « ... a réussi son examen du MdT aujourd'hui ». Le D^r Bekeris ajoutait dans sa lettre que [TRADUCTION] « cette pratique consistant à fournir de telles notes aux demandeurs, ce sont des candidats *ab initio* [...]. L'évaluation de la catégorie médicale ne peut être effectuée qu'aux bureaux régionaux de Transports Canada. À ce titre, la note est incorrecte et trompeuse. La seule véritable indication qu'un demandeur *ab initio* a “réussi” est la délivrance d'un certificat médical par Transports Canada. »

[52] La lettre du Dr Winsor datée du 15 juin 2021 et adressée au D^r Karpilow (pièce 9) prescrit à ce dernier de cesser l'utilisation de telles notes, car elles [TRADUCTION] « pourraient être mal interprétées par un candidat croyant à tort que son certificat est approuvé ». Le D^r Karpilow a continué de remettre à des candidats *ab initio* des notes estampillées indiquant [TRADUCTION] « a réussi son examen médical de l'aviation aujourd'hui ». La lettre datée du 6 janvier 2022 du D^r Winsor au D^r Karpilow (pièce 11) précisait : [TRADUCTION] « Vous avez une fois de plus remis au demandeur une attestation médicale rédigée sur votre papeterie de bureau indiquant “a réussi son examen médical de l'aviation aujourd'hui”. »

[53] Se référant aux pièces 6, 9, 11 et 3, le ministre a avancé que malgré des tentatives répétées pour remédier à la situation, le D^r Karpilow avait continué pendant des années d'utiliser son tampon officiel de façon inappropriée et d'émettre des certificats non autorisés, même s'il avait reçu plusieurs lettres de la MAC soulignant le caractère inapproprié de la situation.

[54] Dès le 10 septembre 2020, le D^r Winsor faisait parvenir une lettre au D^r Karpilow (pièce 8) dans laquelle on peut lire : [TRADUCTION] « On s'attend à ce que vous preniez les mesures appropriées pour régler ces problèmes de rendement. Si vous n'êtes pas en mesure de satisfaire aux conditions de votre nomination, votre désignation de MEAC sera réévaluée. » La MAC a répété le même avertissement dans des lettres du 15 juin 2021 (pièce 9) et du 6 janvier 2022 (pièce 11). Ces deux dernières lettres indiquaient par ailleurs que la question avait été examinée par le D^r Brooks, lequel avait demandé à ce qu'un avis officiel soit délivré au D^r Karpilow.

[55] Le D^r Karpilow a affirmé qu'il était MEAC depuis 2010 et qu'il avait effectué plus de 900 examens médicaux au cours d'une période de 12 ans. Le D^r Brooks a déclaré que le D^r Karpilow avait assisté régulièrement à des séminaires de la MAC. Par conséquent, le D^r Karpilow devrait à ce jour connaître l'application de la Loi sur l'aéronautique et les exigences médicales du RAC. Il a pourtant continué à présenter des REM non conformes impliquant de nombreux incidents médicaux. Ses REM contenaient régulièrement des évaluations de l'aptitude physique et mentale impliquant des incidents médicaux majeurs qui ne respectaient pas les exigences médicales appropriées qu'établit le RAC.

[56] Le ministre a argué que les cas de non-conformités survenus étaient graves et récurrents, et ce malgré la fourniture au requérant d'un soutien administratif et technique important. Le

D^r Brooks a expliqué que TC comptait sur les MEAC expérimentés pour qu'ils soient plus indépendants, car il n'avait pas la capacité de leur offrir plus de soutien. Le D^r Karpilow a pour sa part indiqué qu'il aurait eu besoin davantage de soutien de la part de la MAC.

[57] Le D^r Brooks a témoigné que le secteur Aviation de TC comptait plus de 600 MEAC, mais que les REM de mauvaise qualité rédigés par des MEAC ayant profité du même soutien technique que le requérant sont [TRADUCTION] « en fait remarquablement rares ». Le D^r Brooks a fait remarquer que [TRADUCTION] « toute soumission de faible qualité que nous recevons a une incidence disproportionnée sur notre programme en matière de fardeau administratif ». Il a poursuivi en précisant que la MAC de TC était [TRADUCTION] « essentielle pour assurer la préservation des services aéronautiques centraux » et que, de ce fait, le processus de gestion du renouvellement des certificats « repose sur la fourniture par nos MEAC de rapports de haute qualité ».

[58] Le Tribunal constate que même s'il était expérimenté, le D^r Karpilow avait besoin d'un soutien technique médical constant et répété de la part de la MAC, et qu'il n'avait toujours pas démontré d'amélioration dans la qualité médicale des REM qu'il a soumis de 2017 à 2022 (voir les pièces 4 à 11). De 2020 à 2022 (voir les pièces 8 à 11), on a à maintes reprises rappelé au D^r Karpilow le message suivant : [TRADUCTION] « On vous avise que vous êtes tenu de respecter les normes médicales professionnelles attendues et d'exercer de manière appropriée le pouvoir discrétionnaire du MEAC... » Le D^r Karpilow n'a jamais apporté de modifications à son approche en matière d'examens médicaux afin de se conformer aux exigences des alinéas 424.17(1)a) et 424.17(3)a) du RAC.

[59] Le fait que le D^r Karpilow ait constamment besoin d'un soutien technique pourrait trahir un manque de connaissances de base et des règles de la médecine aéronautique, de sorte que son application de l'alinéa 424.17(3)b) du RAC ne peut être que médiocre, ce qui démontre une forte probabilité de risque d'erreurs supplémentaires dans d'éventuels REM. Comme mentionné précédemment, ce type de comportement pourrait aisément conduire à la délivrance d'un certificat médical de pilote à des personnes inaptes. Il s'agit là d'un risque important pour la sécurité aérienne et d'un risque accru pour la sécurité du public.

[60] Les tentatives précédentes pour remédier à la situation, principalement l'envoi de lettres depuis 2020, ont été répétitives et jettent la lumière sur le manque de compréhension du D^r Karpilow à l'égard de son rôle à titre de MEAC. Il a fait la démonstration de son manque de connaissance du RAC, en particulier des exigences médicales de la norme 424. Le D^r Brooks a présenté des preuves relatives à l'assurance de la qualité selon lesquelles un faible nombre de REM non conformes procure l'assurance statistique d'un niveau de sécurité acceptable. L'exigence d'un faible nombre de REM non conformes minimise le risque pour la sécurité dans le secteur de l'aviation. Le fait d'outrepasser ces exigences médicales, et du même coup de produire des REM non conformes de manière répétée et constante augmentent le risque pour la sécurité aérienne.

[61] Au cours de sa plaidoirie, le D^r Karpilow a déclaré : [TRADUCTION] « Je n'ai mis personne en danger » et « aucun de ceux que j'ai examinés n'a été mis en danger ». Le Tribunal estime que cette déclaration démontre que le D^r Karpilow ne considère pas que les problèmes médicaux « potentiellement invalidants » qu'il a constatés constituent un risque potentiel accru

pour la sécurité aérienne. En outre, en certifiant des élèves-pilotes qui, en fait, n'avaient pas encore été certifiés par l'autorité compétente, il a créé un risque inacceptable pour la sécurité aérienne. Aux yeux du Tribunal, que le D^r Karpilow n'ait pas tenu compte du résultat désastreux potentiel de ses examens n'écarter pas le fait que le risque pour la sécurité était présent et incontrôlé.

[62] Le D^r Brooks a affirmé que, dans le contexte du nouvel environnement de travail à la MAC, non seulement les REM non conformes et les renouvellements de certificats médicaux particulièrement inappropriés augmentent le fardeau administratif, mais ils mettent surtout [TRADUCTION] « en danger la sécurité aérienne et celle du public voyageur ».

[63] Le Tribunal n'accorde pas beaucoup de poids à la déclaration du D^r Karpilow voulant qu'une grande partie des différences entre les versions électronique et papier des REM était liée à des difficultés de communication avec la MAC. Le ministre a déposé en preuve suffisamment de communications écrites pour établir que le requérant s'était vu offrir un soutien administratif et technique constant. Le D^r Karpilow a ignoré à maintes reprises l'application des exigences médicales du RAC, comme en témoignent les nombreux cas présentés.

[64] Dans l'arrêt *Bancarz*³, la Cour fédérale indique que « le ministre est fondé à considérer le dossier complet du titulaire de la licence » afin d'évaluer si le renouvellement d'une licence est dans l'intérêt supérieur de la sécurité aérienne. La Cour déclare par ailleurs qu'« il **doit y avoir soit de nombreux incidents, soit des incidents majeurs, assortis d'une preuve manifeste de méfaits, avant que soit justifiée une suspension ou une annulation** » [je souligne]. Considérant les éléments de preuve présentés et compte tenu de la formation du requérant en médecine aéronautique, le Tribunal constate que la preuve comprenait de multiples REM incomplets et/ou incorrectement remplis et établissait la délivrance non autorisée de certificats médicaux au cours d'une période de cinq ans, ce qui justifie l'annulation du DAC du requérant. Le Tribunal constate en outre qu'au moment où sa licence a été annulée, le requérant continuait à rédiger des REM non conformes (pièce 3).

[65] Aussi, comme l'a établi la Cour fédérale dans l'arrêt *2431-9154 Québec Inc.*⁴, l'intérêt public est « engagé lorsque les non-respects dans le passé sont suffisamment graves et répétitifs permettant de conclure qu'il existe un risque de récurrence et, donc, que l'opérateur doit cesser d'exploiter le certificat ».

[66] L'évaluation des REM non conformes du D^r Karpilow au cours des dernières années a révélé que cette non-conformité était récurrente et persistante, et que ses erreurs médicales dans le domaine de l'aviation étaient suffisamment graves pour conclure qu'il existe un risque accru qu'il rédige éventuellement d'autres REM non conformes. Cela pourrait très bien conduire à l'émission de certificats médicaux à des personnes médicalement inaptes, ce qui constitue un niveau de risque inacceptable pour la sécurité aérienne.

³ *Bancarz c. Canada (Transport)*, 2007 CF 451, paragraphes 46, 49.

⁴ *Canada (Procureur général) c. 2431-9154 Québec Inc.*, 2008 CF 976, paragraphe 73.

IV. DÉCISION

[67] Le ministre des Transports a prouvé, selon la prépondérance des probabilités, qu'il était dans l'intérêt public que soit annulé le document d'aviation canadien du requérant, conformément à l'alinéa 7.1(1)c) de la *Loi sur l'aéronautique*.

Le 21 février 2023

(Original signé)

D^{re} Linda Garand
Conseillère

Représentants des parties

Pour le ministre :	Michel Tremblay
Pour le requérant :	S'est représenté lui-même