

TRIBUNAL D'APPEL DES TRANSPORTS DU CANADA

ENTRE :

AAT Global Inc., appellant(e)

- et -

Ministre des transports, intimé(e)

LÉGISLATION :

Loi sur l'aéronautique L.R.C. 1985, ch. A-2

RAC 421.40(3)

**Décision interlocutoire
J. Richard W. Hall**

Décision : le 22 avril 2013

Référence : *AAT Global Inc. c. Canada (Ministre des Transports)*, 2013 TATCF 12 (*Décision interlocutoire*)

Décidé sur la base des observations écrites

DÉCISION SUR LA COMPÉTENCE ET RAISONS

Arrêt : Le Tribunal n'a pas compétence pour examiner cette affaire. Par conséquent, le Tribunal doit refuser la requête en révision du requérant.

I. HISTORIQUE

[1] Le 4 avril 2011, le ministre des Transports (ministre) a envoyé une lettre à AAT Global Inc. (AAT Global), qui renouvelait un accord visant à accepter des services de formation de qualification de type fournis par AAT Global relativement au problème des qualifications de type d'équipage multiple (l'accord). Plus précisément, l'accord stipulait ce qui suit :

Transport Canada acceptera les candidatures recommandées par AAT Global INC. pour les qualifications de type d'équipage multiple en vertu du RAC 421.40(3), lorsque la formation de qualification de type a été fournie par AAT Global Inc...

[2] L'accord stipulait neuf conditions à respecter par AAT Global et prévoyait que l'accord demeurerait en vigueur jusqu'à la première des quatre dates, l'une d'entre elles étant « la date à laquelle l'une des conditions définies dans le présent accord est violée ».

[3] Le 9 mars 2012, le ministre a envoyé une lettre de résiliation à AAT Global pour ne pas avoir respecté les conditions de l'accord, plus précisément pour ne pas avoir envoyé une liste de candidats avant le début de leur formation. Le ministre a envoyé une nouvelle lettre à AAT Global le 25 avril 2012 concernant la résiliation (lettre d'explication), dont une copie électronique a également été envoyée au représentant du requérant par courriel.

[4] Le 20 novembre 2012, AAT Global a envoyé au Tribunal d'appel des transports du Canada (Tribunal) une requête en révision de la décision du ministre de résilier l'accord. Toutefois, avant de planifier une audience en révision, le Tribunal a demandé aux parties de lui faire part de leurs observations sur la compétence du Tribunal à entendre cette affaire.

II. ARGUMENTS

A. Ministre

[5] Dans ses observations, le ministre a identifié trois questions à considérer par le Tribunal lors de la détermination de sa compétence dans cette affaire :

1. L'accord entre AAT Global et le ministre était-il un document d'aviation canadien (DAC)?;
2. Si oui, quelle disposition législative confère le droit au Tribunal d'examiner cette décision?;
3. La requête en révision d'AAT Global était-elle tardive conformément au paragraphe 7.1(3) de la *Loi sur l'aéronautique* L.R.C. 1985, ch. A-2 (*Loi*).

[6] Le ministre soutient que le Tribunal n'avait pas compétence pour entendre cette affaire, car l'accord entre AAT Global et le ministre n'est pas un DAC tel que prévu par la *Loi*.

[7] Le ministre fait valoir que l'accord entre AAT Global et le ministre doit être un DAC pour qu'il puisse être examiné par le Tribunal. En appliquant les éléments de la définition par la *Loi* d'un DAC, le ministre soutient que la requête en révision d'AAT Global doit être rejetée, étant donné que l'accord entre le ministre et AAT Global n'est ni une licence, ni un permis identifié dans le *RAC*. Il ne s'agit pas non plus d'un agrément qui octroie une autorisation ou un statut officiel basé sur le respect de normes au moyen d'un processus de test ou de certification, comme mentionné à l'alinéa 4.9a) de la *Loi*. Le ministre fait valoir que l'accord n'est pas un certificat puisqu'il n'atteste en aucun cas un fait, ni ne fournit une autorisation à agir de manière spécifique.

[8] De plus, le ministre soutient que l'accord n'est pas « un autre document délivré ... sous le régime de la partie I » de la *Loi*, tel que décrit dans la définition par la *Loi* d'un DAC. Bien que

l'accord constitue une acceptation, le ministre laisse entendre qu'il ne s'agit pas d'une autorisation, puisqu'il n'octroie aucun privilège ou délégation de pouvoir.

[9] Le ministre fait valoir que l'accord n'est pas un DAC, mais soutient ensuite que si le Tribunal le jugeait comme tel, la seule disposition de la *Loi* pouvant s'appliquer à une résiliation serait l'article 7.1.

[10] Le ministre soutient que si le Tribunal considère que l'accord entre AAT Global et le ministre est un DAC, la requête en révision d'AAT Global a été néanmoins déposée « au-delà de toute tolérance jugée raisonnable susceptible d'être appliquée » au délai de prescription de 30 jours défini dans le paragraphe 7.1(3) de la *Loi*. En effet, le ministre fait valoir qu'AAT Global n'a envoyé sa requête en révision que cinq mois et demi après que le représentant du requérant ait confirmé la réception de la lettre d'explication relativement à la décision du ministre de résilier l'accord. Par conséquent, le ministre soutient que la requête en révision d'AAT Global est inopportune et ne doit pas être acceptée par le Tribunal.

B. Requérant

[11] Le représentant du requérant soutient que l'accord entre AAT Global et le ministre est un document conforme à la *Loi*. Selon le représentant du requérant, « la logique nous dit que si le ministre résilie l'accord, celui-ci a délivré l'accord ». Le représentant du requérant fait valoir que les preuves présentées devant le Tribunal démontrent que le Tribunal a compétence pour examiner la décision du ministre sur ce point, puisque le document en question est un « autre document » délivré par le ministre.

[12] Concernant les observations du ministre sur le non-respect des délais de la requête en révision, le représentant du requérant soutient qu'AAT Global n'a pas reçu la lettre de résiliation du ministre daté du 9 mars 2012, car celle-ci a été envoyée à une ancienne adresse d'AAT Global et non pas à son adresse actuelle. Par conséquent, le représentant du requérant fait valoir qu'il était impossible pour lui de déposer une requête en révision de la décision du ministre dans la période de 30 jours prévue par la *Loi*.

[13] Le représentant du requérant soutient que les cinq accords écrits par le ministre ces 13 dernières années constituent un « autre document délivré par le ministre », comme indiqué dans la *Loi*, relevant ainsi de la compétence du Tribunal.

C. Réponse du ministre

[14] Le ministre soutient qu'il convient de faire la différence entre l'acceptation des preuves démontrant la satisfaction à chaque exigence avant la délivrance d'un DAC et la délivrance réelle d'un DAC à une personne.

[15] Le ministre soutient que la correspondance servant à accepter préalablement des éléments de preuves spécifiques concernant la délivrance d'un DAC pour les futurs candidats ne figure dans aucune disposition relative au DAC dans la partie I de la *Loi*. Par conséquent, elle ne peut pas être considérée comme un « autre document délivré ... sous le régime de la partie I » tel que l'indique la définition d'un DAC.

[16] En outre, le ministre fait valoir que retirer une acceptation préalable des preuves démontrant la satisfaction d'un prérequis pour une attribution de licence ne revient pas à refuser de délivrer un DAC, étant donné qu'aucun DAC n'est appliqué dans ce cas.

D. Réponse du requérant

[17] Dans sa réponse finale, le représentant du requérant indique que « AAT Global rejette de façon catégorique les 16 éléments figurant dans la lettre de M. Walker au [Tribunal] datant du 1er février 2013. »

III. ANALYSE

[18] Le Tribunal est une créature issue de la loi. Par conséquent, les pouvoirs exercés par le Tribunal doivent être prévus par la loi. Le paragraphe 2(2) de la *Loi sur le Tribunal d'appel des transports du Canada*, L.C. 2001, ch. 29 (*Loi TATC*) prévoit que le Tribunal a compétence relativement aux révisions et aux appels, comme l'indiquent explicitement la *Loi*, ainsi que les autres lois mentionnées dans ce paragraphe.

[19] La compétence attribuée au Tribunal en vertu de la *Loi* est limitée aux pouvoirs d'examiner les décisions prises par le ministre relativement : a) aux DAC, comme l'indique l'article 6.72 (une requête en révision découlant d'un refus de délivrer ou de modifier un DAC; l'article 6.9 (une annulation ou une suspension d'un DAC); l'article 7 (une suspension d'un DAC en raison d'un danger immédiat pour la sécurité ou la sûreté aérienne); l'article 7.1 (une suspension, une annulation ou un refus de renouveler un DAC); et relativement : b) à la détermination des amendes en vertu de l'article 7.7 de la *Loi*.

[20] La présente affaire n'est pas liée à la détermination d'une amende. Par conséquent, l'accord entre le ministre et AAT Global doit être considéré comme un DAC afin que le Tribunal ait compétence sur cette question.

[21] La *Loi* définit un DAC comme suit : « tout document – permis, licence, brevet, agrément, autorisation, certificat ou autre – délivré par le ministre sous le régime de la partie I et concernant des personnes, des aérodromes, ou des produits, installations ou services aéronautiques ». En se basant sur cette définition, l'accord doit être une licence, un permis, un agrément, un certificat ou un autre document délivré par le ministre sous le régime de la partie I de la *Loi sur l'aéronautique* afin qu'il puisse être considéré comme un DAC.

[22] Bien que l'éventail de documents correspondant à la définition d'un DAC puisse sembler large, les documents considérés comme étant des DAC sont limités par les termes « délivrés par le ministre » et « sous le régime de la partie I ». Dans cette affaire, il ne fait aucun doute que l'accord a été délivré par le ministre. Toutefois, pour que l'accord puisse être considéré comme un DAC, il convient également de démontrer qu'il a été délivré sous le régime de la partie I de la *Loi*.

[23] Pour être considéré comme un DAC aux fins de la *Loi*, un document doit être élaboré en vertu d'une disposition législative qui autorise expressément le ministre à délivrer un tel document. Aucune disposition en vertu de la partie I de la *Loi* prévoyant l'acceptation, l'agrément

ou la certification de services d'entraînement au pilotage d'une société comme AAT Global n'existe. Puisqu'aucune disposition de la *Loi* ne prévoit expressément un accord tel que celui existant entre le ministre et AAT Global, l'accord ne peut pas être considéré comme conforme aux exigences d'élaboration sous le régime de la partie I de la *Loi*.

[24] Étant donné que l'accord entre le ministre et AAT Global n'a pas été créé conformément à la partie I de la *Loi*, celui-ci n'est pas considéré comme un DAC. Par conséquent, le Tribunal n'a pas compétence pour examiner la décision du ministre de résilier l'accord.

IV. DÉCISION

[25] Le Tribunal n'a pas compétence pour examiner cette affaire. Par conséquent, le Tribunal doit refuser la requête en révision du requérant.

Le 22 avril 2013

(Original signé)

J. Richard W. Hall

Président