

**TRIBUNAL DE L'AVIATION CIVILE**

ENTRE :

**Aviation Québec Labrador Ltée**, appellant(e)

- et -

**Ministre des Transports**, intimé(e)

**LÉGISLATION:**

*Loi d'interprétation*, art. 35, 43b), c) et 44g)

*Loi sur l'aéronautique*, L.R.C. 1985, ch. a-2, art. 5.9(1), (2), 6.6, 6.8 et 7.1(1)

**Certificat d'exploitation, Abrogation de l'ancien régime, Conditions de délivrance**

---

**Décision à la suite d'un appel**  
**Carole Anne Soucy, Faye H. Smith, Michel G. Boulianne**

---

**Décision : le 11 février 1998**

*Le comité d'appel conclut qu'il n'y a pas lieu de donner droit à l'appel et que le jugement de première instance de la conseillère doit être maintenu, à l'effet d'annuler le certificat d'exploitation de l'appelante.*

**L'audience en appel**, dans le dossier cité en rubrique a été entendue le 9 octobre 1997 à 10 h devant les conseillers désignés du Tribunal, à la Cour fédérale du Canada, dans la ville de Québec (Québec).

## **RÉSUMÉ DE LA CAUSE**

L'appelante, Aviation Québec Labrador Ltée, en vertu du paragraphe 7.1(1) de la *Loi sur l'aéronautique*, a interjeté l'appel de la décision rendue le 23 mai 1997 par la conseillère Suzanne Jobin, suivant demande de révision formulée par la même appelante.

La requérante a vu son certificat d'exploitation annulé en totalité par le ministre des Transports en vertu du paragraphe 7.1(1) de la *Loi sur l'aéronautique*, parce que ledit certificat ne répondait plus aux conditions de délivrance, le *Règlement de l'Air* et les ordonnances sur la navigation aérienne ayant été abrogés le 10 octobre 1996.

## LES FAITS

Les faits mentionnés dans la décision dont est appel ne sont pas contestés par la partie appelante. En résumé, dans sa requête en appel du 30 juin 1997 sa position est à l'effet qu'elle est une entreprise de transport aérien qui détenait un certificat d'exploitation comportant, entre autres, deux spécifications d'exploitation :

1. La première autorisait l'exploitation en vol IFR de la compagnie sans pilote commandant en second (spécification CAP + 500).
2. La seconde autorisait le commencement des vols lorsque la visibilité signalée est égale ou supérieure à RVR 1200 ', sans égard au plafond, avec le type d'aéronef EMBRAER 110 autre que catégorie transport (spécification RVR 1200 ').

En décembre 1996, le ministre des Transports du Canada émet un nouveau certificat d'exploitation à l'appelante en omettant d'y réinscrire les spécifications d'exploitation CAP + 500 et RVR 1200 '. Le ministère des Transports avait donc annulé le certificat d'exploitation n° 5791, ce qui a été maintenu par la décision de la conseillère Suzanne Jobin.

## MOTIFS D'APPEL

L'appelante, dans son avis d'appel du 30 juin 1997 soulève principalement les points suivants au soutien de son appel :

Premièrement, la conseillère a erré en droit sur les trois points suivants :

- A. en confondant les pouvoirs accordés au ministre par la *Loi sur l'aéronautique* avec les exigences réglementaires;
- B. en interprétant de façon erronée la jurisprudence en matière de droits acquis;
- C. en accordant une valeur réglementaire à des normes non publiées et non incorporées par renvoi.

Deuxièmement, la conseillère a erré dans son interprétation des faits :

- A. en confondant les avantages accordés par un document d'aviation canadien avec des procédures d'application;
- B. en omettant de prendre en considération l'annulation de la spécification opérationnelle pour le RVR 1200 '.

## ARGUMENTATION DE L'APPELANTE

Lors de l'audience en appel, M. Brian Jenner, représentant l'appelante, a élaboré spécifiquement les points suivants :

L'article 6.6 de la *Loi sur l'aéronautique* a pour effet d'assimiler les avantages octroyés ou permis à des documents d'aviation canadiens.

Deuxièmement, les spécifications d'exploitation sont propres à Aviation Québec Labrador Ltée et il ne s'agit pas là d'autorisation générale donnée à l'industrie, mais bien à certains exploitants, en particulier dans des circonstances spéciales. En vertu de la modification de la réglementation, le ministre est maintenant obligé de produire un document qui s'appelle un certificat d'exploitation et ce document est un règlement qui impose une conduite au ministre.

L'appelante reconnaît ce droit au ministre mais nie que ça autorise ce dernier à éliminer les autorisations antérieures sans les raisons spécifiques mentionnées dans les articles 6.7 à 7.2 de la *Loi sur l'aéronautique*.

Le pouvoir discrétionnaire du ministre est donc très sérieusement encadré et c'est là le voeu du législateur.

En vertu du paragraphe 7.1(1) de la *Loi sur l'aéronautique*, en annulant un document et les privilèges qui sont assimilés à un document pour les raisons déjà mentionnées, le ministre, disons-nous, doit le faire pour des raisons précises, ce qu'il n'a pas fait dans le présent cas.

Même en invoquant le paragraphe 7.1(2) de la Loi qui soulève la notion d'intérêt public, le ministre a le devoir d'indiquer en quoi cet intérêt public est touché.

Le titulaire du document a le droit de savoir pourquoi on lui enlève ses privilèges et le ministre devait démontrer en quoi le titulaire ne rencontrait plus les conditions d'émission ou de maintien en état de validité. Il s'agit ici de droits acquis qui ne peuvent être retirés par le biais d'une décision arbitraire du ministre puisque ce dernier n'a soulevé aucun argument de sécurité ou d'intérêt public.

L'appelante soutient donc que l'absence d'argument en fait une question d'arbitraire.

## **ARGUMENTATIONS DE L'INTIMÉ**

Le régime réglementaire qui a été abrogé (le *Règlement de l'Air*, les séries du règlement de l'air et les arrêtés et ordonnances sur la navigation aérienne) cesse de produire ses effets et au même moment un autre régime réglementaire commence à produire ses effets afin d'éviter un vide législatif entre l'ancien régime et le nouveau.

Le 27 septembre 1996, le ministère a adressé à Aviation Québec Labrador Ltée une lettre accompagnée d'un nouveau certificat, pour éviter l'interruption des opérations aériennes commerciales et pour s'assurer que le transporteur était titulaire de certificats d'exploitation aérienne conformes au nouveau régime réglementaire applicable. En vertu de l'alinéa 44g) de la *Loi d'interprétation*, il est stipulé que : « les règlements d'application du texte antérieur demeurent en vigueur et sont réputés pris en application du nouveau texte, dans la mesure de leur compatibilité avec celui-ci, jusqu'à abrogation ou remplacement » (soulignement ajouté).

La règle d'interprétation prévoit la survie des dispositions réglementaires antérieurement applicables en vertu de l'ancien régime réglementaire; toutefois le titulaire d'un certificat d'exploitation doit se conformer à cette nouvelle disposition réglementaire, étant donné qu'elle

est incompatible en regard des anciennes dispositions réglementaires. Les spécifications d'exploitation de l'appelante pouvaient être maintenues à cette dernière mais en vertu de la nouvelle réglementation, elle devait respecter les nouvelles conditions d'exercice établies par le ministre.

L'appelante devait produire certains documents pour se conformer aux nouvelles dispositions réglementaires et elle l'a fait. Cet avis d'annulation, applicable à tous les transporteurs aériens, permettait d'éviter une situation qui était susceptible de confusion quant au certificat d'exploitation qui était en possession des transporteurs aériens et n'avait rien de nature punitive.

L'émission d'un nouveau certificat d'exploitation entraînait, après un certain délai, l'annulation de l'ancien certificat d'exploitation pour s'assurer qu'un seul soit valide. Le ministre des Transport était justifié de mettre en application le RAC en procédant à la délivrance de nouveaux certificats d'exploitation aérienne répondant aux nouvelles normes de sécurité et il était justifié d'agir ainsi puisque ces normes de conduite émanaient du cabinet ou du gouverneur en conseil.

Le ministre avait la responsabilité de mettre en oeuvre et d'appliquer le règlement qui énonce des normes de conduite plus exigeantes en matière de sécurité et il doit donc s'assurer que les certificats d'exploitation en circulation répondent aux dispositions réglementaires applicables. Le ministre était donc justifié et a agi raisonnablement en annulant le certificat d'exploitation délivré en vertu d'un régime réglementaire qui avait cessé de produire ces effets.

## **POINTS EN LITIGE**

L'appelante a-t-elle établi, dans un premier temps, qu'il y a eu erreur sur les faits par la conseillère dans l'appréciation de la preuve? Les documents soumis lors de la première audience soit les pièces M-1, M-2 et M-3 de même que l'avis émis en application du paragraphe 7.1(1) de la Loi sont ceux que la conseillère a consultés pour en arriver à la conclusion que le nouveau certificat d'exploitation portait des conditions incompatibles avec les termes du certificat précédent, compte tenu des modifications intervenues le 10 octobre 1996.

Elle a fait là une analyse qui n'est pas incompatible avec les documents produits lors de l'audience et ces propos ne démontrent aucun caractère d'irraisonnabilité. Comme l'a souligné la représentante de l'intimé, les faits ne sont pas contestés et aucun fait nouveau additionnel n'a été présenté lors de cette audience. Il ne nous reste donc à considérer que l'erreur de droit puisque les faits ayant servi de preuve peuvent logiquement nous amener à la décision rendue par la conseillère.

En ce qui a trait à l'erreur de droit, il importe de donner une considération particulière aux trois points soulevés par l'appelante. Sur le premier point, la conseillère n'a pas erré en droit en constatant que le ministre a fait mettre en oeuvre les exigences exprimées dans le régime réglementaire applicable, par le biais de l'article 900.01 du RAC et de l'article 1 de l'Arrêté stipulant expressément l'abrogation des dispositions législatives applicables en matière de sécurité aérienne. La conseillère a reconnu que la nouvelle législation changeait le régime réglementaire. Il est bien évident que toute modification législative affecte les droits accordés sous le régime qui a été aboli et on doit présupposer que l'émission de permis n'est pas une

garantie, une renonciation pour l'avenir à l'adoption d'une nouvelle législation qui peut affecter l'existence ou les conditions d'émission de ces permis. Les conditions d'exercice des privilèges sont modifiées par la nouvelle réglementation, mais pas nécessairement leur existence. Le principe de l'absence de garantie est constaté dans la cause *Northern and Central Gas Corporation*<sup>[1]</sup>.

Enfin, la notion des droits acquis peut sembler le point le plus susceptible en droit de donner quelque assise valable à la prétention de l'appelante. Le principe lui-même du respect des droits acquis est consacré dans la *Loi d'interprétation fédérale*. La notion de droits acquis concerne principalement les droits, privilèges, obligations ou responsabilités acquis, nés ou encourus sous le régime du texte législatif ainsi abrogé. Il faut se garder de donner à l'article 35 de la *Loi d'interprétation*, S.R., ch. I-23, une portée qu'il n'a pas.

L'article 35 a pour but de préserver les droits qui existaient avant l'abrogation pour des fins de responsabilité ou d'opération. Ainsi un droit né en vertu du texte abrogé ne devient pas éteint en raison de cette abrogation, de même qu'une responsabilité née en vertu du texte abrogé ne disparaît pas nécessairement avec l'adoption d'un nouveau règlement l'amendant.

Dans la cause de *Gustavson*<sup>[2]</sup>, la dissidence de l'honorable Juge Pigeon ne porte que sur la non-application du texte attaqué par l'appelante, mais non sur la notion des droits acquis.

Enfin, le dernier point soulevé d'ailleurs par l'intimé lors de l'audience en appel, réside dans le cas de l'unicité de la situation de l'appelante. En effet, comme l'a souligné l'intimé, la situation juridique de cette dernière ne lui était pas exclusive bien que les conditions d'application aient été particulières à chaque cas. En effet, chaque transporteur aérien pouvait se voir accorder des conditions particulières dans l'utilisation de ses privilèges. La corrélation de l'acceptation de la position de l'appelante permettrait une diversité au niveau de l'application des règles de droit chez les transporteurs aériens qui seraient de nature à créer une confusion qui pourrait être néfaste. La non rétroactivité d'une loi est différente du respect des droits acquis, ce point a été clairement établi par la conseillère dans sa décision.

L'appelante a déposé au soutien de ses prétentions sur les droits acquis une décision de la Cour suprême du Canada. Dans *D.R. Jones et J.A. Maheux c. Herman E. Gamache*<sup>[3]</sup>, la Cour y statue sur la reconnaissance de droits acquis permanents. Bien que l'argumentation élaborée par la Cour suprême soit très intéressante, il est important de noter ici qu'il s'agissait d'une déclaration de nullité des règlements adoptés en vertu de la *Loi sur la marine marchande du Canada*. Ces règlements avaient pour but d'établir des classes de pilotes jouissant de droits inégaux dans une circonscription de pilotage. L'existence elle-même du brevet de pilote est différente des conditions d'exercice du permis. Selon cet arrêt, l'intention de porter atteinte à des droits acquis doit être clairement exprimée; il en va de même des dispositions qui permettent de faire des règlements. De plus, les seuls règlements prévus ne concernaient que la gouverne des pilotes et non leur classement.

Il y a une différence entre les deux cas, puisque le ministre, dans le présent dossier, a réorganisé plutôt qu'annulé l'existence des droits et a modifié les conditions d'exercice.

# DÉCISION

**Par conséquent, le comité d'appel conclut qu'il n'y a pas lieu de donner droit à l'appel et que le jugement de première instance de la conseillère doit être maintenu, à l'effet d'annuler le certificat d'exploitation de l'appelante.**

Motifs de la décision à la suite d'un appel :

M<sup>e</sup> Michel Boulianne, conseiller

Y souscrivent :

M<sup>e</sup> Faye Smith, présidente

M<sup>e</sup> Carole Anne Soucy, conseillère

---

<sup>[1]</sup> *Northern and Central Gas Corporation c. Attorney General of Canada* [1971] C.F. 149

<sup>[2]</sup> *Gustavson Drilling (1964) Ltd. c. M.N.R.* [1971] 1 R.C.S. 271

<sup>[3]</sup> *D.R. Jones et J.A. Maheux c. Herman E. Gamache* [1969] R.C.S. 119