

Cour fédérale



Federal Court

Date : 20130501

Dossier : IMM-7430-12

Référence : 2013 CF 453

[TRADUCTION FRANÇAISE CERTIFIÉE, NON RÉVISÉE]

Vancouver (Colombie-Britannique), le 1^{er} mai 2013

En présence de monsieur le juge Harrington

ENTRE :

ALIREZA SHARIFI

demandeur

et

**LE MINISTRE DE LA CITOYENNETÉ ET DE
L'IMMIGRATION**

défendeur

MOTIFS DE L'ORDONNANCE ET ORDONNANCE

[1] Le présent contrôle judiciaire comporte deux aspects. Le premier aspect concerne la raisonnable de la décision par laquelle l'agent des visas a rejeté la demande de résidence permanente au Canada dans la catégorie des travailleurs qualifiés (fédéral) présentée par monsieur Sharifi. L'agent des visas a décidé que le demandeur n'avait pas prouvé de façon suffisante qu'il possédait l'expérience de travail requise quant au poste de mécanicien d'équipement lourd qui correspond au code 7312 de la Classification nationale des professions (CNP). M. Sharifi avait

surtout travaillé comme officier mécanicien de quatrième ou troisième classe à bord de navires de haute mer.

[2] Le deuxième aspect concerne la question de savoir si, en concluant que la décision était déraisonnable, je ne me fondais pas que sur le dossier dont j'étais saisi et que sur le droit, mais également sur des connaissances personnelles. J'ai pratiqué le droit maritime avant de devenir juge et j'ai eu l'occasion d'interroger des personnes à bord de navires, de participer à des enquêtes et de représenter des parties dans des litiges ayant trait à toutes les sortes de navires que l'on puisse imaginer. Dans la mesure où je pourrais me fonder sur des connaissances spécialisées, l'avocat du ministre m'a invité à me récuser.

[3] Après avoir réfléchi à la question, je suis convaincu que je ne me fonde pas sur des connaissances spécialisées et que je ne me fonde que sur le dossier et sur le droit. Par conséquent, je ne me récuse pas et je vais accueillir la présente demande de contrôle judiciaire.

LES FAITS

- [4] M. Sharifi a présenté une demande au titre des trois professions suivantes :
- a. 7312-Mécaniciens/mécaniciennes d'équipement lourd-réparation;
 - b. 2274- Officiers mécaniciens/officières mécaniciennes du transport par voies navigables;
 - c. 1774-Acheteur technique.

[5] En ce qui concerne son expérience de travail, M. Sharifi a déclaré que ses tâches consistaient à entretenir et à réparer de l'équipement mécanique, des moteurs diesel et des génératrices électriques, à réparer et à entretenir des génératrices, à entretenir des systèmes hydrauliques comme des grues et des moteurs diesel.

[6] Le dossier comprend le témoignage d'un employeur, Iran Shipping Line Co., selon lequel M. Sharifi détenait un brevet d'officier mécanicien de deuxième classe et qu'il naviguait à titre d'officier mécanicien de troisième classe.

[7] Monsieur Sharifi a travaillé comme officier de quart aux moteurs diesel Hitachi et B&W, à l'hélice unique et relativement à diverses chaudières auxiliaires, des chaudières d'échappement et des moteurs auxiliaires sur divers navires dont les noms ont été mentionnés. Le capitaine du M.V. Iran Daleer a déclaré que M. Sharifi s'occupait de l'entretien des moteurs principaux, des compresseurs d'air et de la chaudière auxiliaire, à propos desquels des détails complets ont été donnés.

[8] Il ne s'agit pas d'un cas en l'espèce où l'agent a demandé plus de détails et des détails plus précis de la part de l'employeur, ou d'un cas où l'employeur a simplement appelé le demandeur par son titre, comme vice-président par exemple. Le demandeur a été identifié par son poste et par le type de travail qu'il faisait (*Monteverde c Canada (Ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration)*, 2011 CF 1402, 211 ACWS (3d) 210, [2011] ACF n° 1710 (QL))

[9] Bien que M. Sharifi fût manifestement qualifié pour être employé à titre d'ingénieur naval, aucun emploi n'était offert pour ce poste au Canada. Toutefois, son dernier employeur, Kish Shipping Line, a également déclaré qu'il avait travaillé pour eux comme [TRADUCTION] « inspecteur-réparateur d'équipement lourd et de mécanicien de moteur diesel ».

[10] Il était déraisonnable de conclure que M. Sharifi n'avait pas démontré qu'il avait l'une ou l'autre des tâches mentionnées dans l'énoncé principal du code CNP 7312 ou les tâches principales d'un mécanicien d'équipement lourd. Le code CNP 7312 mentionne que « [l]es mécaniciens d'équipement lourd, réparent, recherchent la cause des problèmes, remettent en état et entretiennent l'équipement mobile lourd nécessaire aux travaux de [...] transport t ».

[11] Les mécaniciens d'équipement lourd exercent une partie ou l'ensemble des fonctions suivantes : vérifier le fonctionnement des grues, ajuster, réparer et mettre à l'essai l'équipement, nettoyer, lubrifier et effectuer d'autres travaux d'entretien courant quant à l'équipement, les moteurs, les transmissions à changement de vitesses sous charge, les moteurs à injection, l'hydraulique ou l'électronique.

[12] Il me semble qu'un mécanicien de marine compétent qui détient un diplôme d'officier mécanicien de deuxième classe et qui a navigué à titre d'officier mécanicien de troisième classe est capable d'accomplir les tâches d'un mécanicien d'équipement lourd et même beaucoup plus.

[13] Le dossier comprenait de nombreux documents concernant l'expérience de travail de M. Sharifi qui permettaient de conclure autrement que l'agent des visas l'a fait. La présomption que

le dossier a été examiné à fond est réfutée parce que, à tout le moins, on devrait expliquer pourquoi ces documents n'étaient pas suffisants (*Cepeda-Gutierrez c Canada (Ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration)* (1998), 157 FTR 35, 83 ACWS (3d) 264, [1998] ACF n° 1425 (QL).

[14] De plus, les décideurs ont droit à la déférence en raison de leur expertise. L'agent des visas est censé savoir en quoi consistent les fonctions d'un officier mécanicien de troisième classe, même si elles n'ont pas été énoncées.

[15] Par conséquent, l'agent des visas est censé connaître le *Règlement sur le personnel maritime* pris en vertu de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, 2001. Il doit savoir qu'un officier mécanicien de quatrième classe doit accumuler au moins six mois de service à titre de mécanicien responsable des machines à bord d'un ou de plusieurs bâtiments à moteur d'une puissance de propulsion d'au moins 500 kW, qu'il a suivi divers cours de formation et qu'il a réussi des examens en mécanique appliquée, thermodynamique, électrotechnologie, qu'il possède des connaissances en mécanique des bâtiments à moteur et des bâtiments à vapeur et, je le répète, encore beaucoup plus.

[16] En plus de ne pas avoir examiné le dossier, l'agent des visas n'a pas utilisé les connaissances qu'il devait posséder afin d'évaluer la demande. La décision était manifestement déraisonnable.

ORDONNANCE

POUR LES MOTIFS EXPOSÉS,

LA COUR ORDONNE :

1. La demande de contrôle judiciaire est accueillie.
2. L'affaire est renvoyée à un autre agent pour nouvel examen.
3. Il n'y a aucune question grave de portée générale à certifier.

« Sean Harrington »

Juge

Traduction certifiée conforme
Claude Leclerc, LL.B.

COUR FÉDÉRALE

AVOCATS INSCRITS AU DOSSIER

DOSSIER : IMM-7430-12

INTITULÉ : ALIREZA SHARIFI c MCI

LIEU DE L'AUDIENCE : TORONTO (ONTARIO)

DATE DE L'AUDIENCE : LE 24 AVRIL 2012

**MOTIFS DE L'ORDONNANCE
ET ORDONNANCE :** LE JUGE HARRINGTON

DATE DES MOTIFS : LE 1^{ER} MAI 2013

COMPARUTIONS :

Clarisa Waldman POUR LE DEMANDEUR

David Knapp POUR LE DÉFENDEUR

AVOCATS INSCRITS AU DOSSIER :

Waldman et Associés POUR LE DEMANDEUR
Avocats
Toronto (Ontario)

William F. Pentney POUR LE DÉFENDEUR
Sous-procureur général du Canada
Toronto (Ontario)