Résumé législatif **LS-413F**

PROJET DE LOI S-33 : LOI MODIFIANT LA LOI SUR LE TRANSPORT AÉRIEN

Joseph P. Dion
Division des sciences et de la technologie

David Johansen
Division du droit et du gouvernement

Le 31 octobre 2001

Bibliothèque du Parlement
Library of Parliament

Direction de la recherche parlementaire

HISTORIQUE DU PROJET DE LOI S-33

CHAMBRE DES COMMUNES		SÉNAT	
Étape du projet de loi	**Date**	**Étape du projet de loi**	**Date**
Première lecture :	7 novembre 2001	Première lecture :	25 septembre 2001
Deuxième lecture :	20 novembre 2001	Deuxième lecture :	16 octobre 2001
Rapport du comité :	3 décembre 2001	Rapport du comité :	6 novembre 2001
Étape du rapport :	5 décembre 2001	Étape du rapport :	
Troisième lecture :	5 décembre 2001	Troisième lecture :	6 novembre 2001

Sanction royale : 18 décembre 2001

Lois du Canada 2001, chapitre 31

N.B. Dans ce résumé législatif, tout changement d'importance depuis la dernière publication est indiqué en **caractères gras**.

Renseignements sur l'historique du projet de loi :
Peter Niemczak

THIS DOCUMENT IS ALSO PUBLISHED IN ENGLISH

TABLE DES MATIÈRES

Page

CONTEXTE 1

A. Introduction 1
B. Le régime actuel : La Convention de Varsovie 2
C. Le régime proposé : La Convention de Montréal 3

DESCRIPTION ET ANALYSE 4

COMMENTAIRE 6

CANADA

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

PROJET DE LOI S-33 : LOI MODIFIANT LA LOI SUR LE TRANSPORT AÉRIEN*

CONTEXTE

A. Introduction

Le 25 septembre 2001, le projet de loi S-33 : Loi modifiant la Loi sur le transport aérien, a été déposé au Sénat. Ce projet de loi vise à modifier la *Loi sur le transport aérien* afin de permettre au Canada de ratifier et d'adopter comme texte de loi la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, faite à Montréal le 28 mai 1999 (Convention de Montréal), lorsqu'elle aura force exécutoire à l'échelle internationale.

La Convention de Montréal constitue une mise à jour et une modernisation des règles de la Convention de Varsovie de 1929, qui établit un régime mondial de responsabilité limitée pour le transport aérien international. La Convention de Montréal entraînera deux changements importants :

- l'introduction d'un régime de responsabilité illimitée;
- la possibilité pour la plupart des passagers de choisir leur propre système juridique au moment de présenter des réclamations.

Par la suite, la Convention de Montréal deviendra le régime de responsabilité standard pour les transporteurs aériens du monde entier, au fur et à mesure que les pays y souscriront. Toutefois, les propositions d'amendements à la *Loi sur le transport aérien* contenues dans le projet de loi S-33 n'annuleront pas la Convention de Varsovie, puisque le

---

* Avertissement : Par souci de clarté, les propositions législatives du projet de loi décrit dans le présent résumé législatif sont énoncées comme si elles avaient déjà été adoptées ou étaient déjà en vigueur. Il ne faut pas oublier, cependant, qu'un projet de loi peut faire l'objet d'amendements au cours de son examen par la Chambre des communes et le Sénat, et qu'il est sans effet avant d'avoir été adopté par les deux chambres du Parlement, d'avoir reçu la sanction royale et d'être entré en vigueur.

Canada a vraisemblablement des partenaires bilatéraux dans le transport aérien qui ne sont pas encore parties à la Convention de Montréal.

B. Le régime actuel : La Convention de Varsovie

La Convention de Varsovie de 1929 prévoit un ensemble mondial de règles standards applicables au transport aérien international, surtout en ce qui concerne la responsabilité à l'égard des décès de passagers, des blessures subies par ces derniers, des bagages ou marchandises endommagés ou égarés et des retards de vol. L'absence d'une telle convention provoquerait des conflits de lois complexes et un processus de règlement des réclamations imprévisible, coûteux et peut-être non assurable. Elle donnerait lieu également à des conflits de compétence qui compliqueraient encore davantage le règlement des réclamations.

La Convention de Varsovie a été intégrée à la loi canadienne en vertu de l'actuelle *Loi sur le transport aérien*, une courte loi habilitante qui comprend la Convention et les protocoles connexes dans ses annexes(1).

---

(1) La *Loi sur le transport aérien* compte cinq annexes :

Annexe I	Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international. Signée à Varsovie, le 12 octobre 1929 (connue sous le nom de Convention de Varsovie)
Annexe II	Dispositions relatives à la responsabilité du transporteur dans le cas de la mort d'un voyageur
Annexe III	Protocole portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929 (connu sous le nom de Protocole de La Haye, ratifié par le Canada en 1964 par la voie d'une modification à la *Loi sur le transport aérien*)
Annexe IV	Protocole de Montréal n° 4 portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929 amendée par le protocole fait à La Haye le 28 septembre 1955 (connu sous le nom de Protocole de Montréal n° 4, ratifié par le Canada par la voie d'une modification à la *Loi sur le transport aérien* (voir L.C. 1999, ch. 21). Les Protocoles de Montréal n^{os} 1 et 2 autorisent le remplacement de l'or par des droits de tirage spéciaux du Fonds monétaire international pour calculer les limites de responsabilité. Ils sont entrés en vigueur en février 1996. En raison de son caractère litigieux, le protocole n° 3 n'est pas entré en vigueur.)
Annexe V	Convention, complémentaire à la Convention de Varsovie, pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international effectué par une personne autre que le transporteur contractuel (connue sous le nom de Convention de Guadalajara de 1961, adoptée par le Canada par la voie d'une modification à la *Loi sur le transport aérien* (voir L.C. 1999, ch. 21))

La limitation de la responsabilité est une vieille pratique dans le secteur des transports, et elle vise à protéger les transporteurs de la faillite. Le niveau des limites de responsabilité fixées par le régime de Varsovie dans le transport aérien est bas (seulement 35 000 $ par passager environ). Les propriétaires de fret s'assurent au-delà des limites de responsabilité s'ils craignent de subir des pertes supérieures au montant de la protection offerte par le transporteur.

Au milieu des années 1990, l'Association du transport aérien international (IATA) a tenu des discussions qui ont abouti à un consensus selon lequel il ne devrait pas y avoir de limites de responsabilité fixées de façon arbitraire. Cette modification a été proposée par les transporteurs et acceptée par les autorités aéronautiques canadiennes et autres, notamment par les États-Unis, en attendant que l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) prenne d'autres mesures.

Au Canada, des intervenants clés – notamment Air Canada, Air Transat et l'Association du transport aérien du Canada – ont participé aux consultations qui ont mené à l'élaboration de la Convention de Montréal.

C. Le régime proposé : La Convention de Montréal

La Convention de Montréal est une initiative de l'OACI pour moderniser la Convention de Varsovie. La Convention de Montréal conserve l'universalité et d'autres aspects des règles de Varsovie mais, différence appréciable, comporte des dispositions sur la responsabilité illimitée.

La Convention de Montréal introduit un système de responsabilité à deux niveaux :

- le premier niveau hausse la responsabilité à 100 000 droits de tirage spéciaux (environ 135 000 $US) par victime, quelle que soit la partie en faute;
- le deuxième niveau permet au transporteur de se prévaloir de certains moyens de défense pour des réclamations de plus de 100 000 droits de tirage spéciaux, mais n'impose aucune limite de responsabilité.

La Convention de Montréal comporte quatre autres caractéristiques importantes :

- les transporteurs doivent toujours avoir une assurance suffisante pour couvrir leur responsabilité éventuelle;

- des poursuites pour dommages-intérêts découlant du décès d'un passager ou de lésions corporelles infligées à ce dernier peuvent être intentées dans le pays où le passager a son domicile principal et permanent du moment que le transporteur dessert ce territoire;
- les transporteurs sont autorisés à recourir à des documents électroniques modernes pour émettre, par exemple, des billets pour les passagers et des lettres de transport aérien pour le fret;
- les transporteurs peuvent avoir, de par la loi nationale, à verser des acomptes pour aider les personnes qui y ont droit à répondre à leurs besoins économiques immédiats; le montant de ces acomptes sera assujetti à la loi nationale et déduit du paiement final.

Les propositions d'amendement à la *Loi sur le transport aérien*, qui sont énoncées dans le projet de loi S-33, permettront au Canada de ratifier et d'adopter comme texte de loi la Convention de Montréal lorsqu'elle aura force exécutoire à l'échelle internationale. Le Canada a signé la Convention le 25 septembre 2001.

La Convention de Montréal ne peut avoir force exécutoire à l'échelle internationale que si elle est ratifiée par un quorum de 30 États membres de l'Organisation de l'aviation civile internationale. Soixante-sept pays au total, dont tous les principaux partenaires commerciaux du Canada, ont signé la Convention de Montréal, et 11 d'entre eux l'ont ratifiée. Les États-Unis – qui par le passé n'ont pas appliqué la Convention de Varsovie, préférant mettre en oeuvre leurs propres lois – ont signé la Convention de Montréal mais, à l'instar du Canada, ne l'ont pas encore ratifiée.

DESCRIPTION ET ANALYSE

Le projet de loi S-33 renferme six articles et une annexe.

- L'article 1 apporte une modification grammaticale au titre au long de la *Loi sur le transport aérien* pour rendre compte du fait que, par suite de l'adoption du projet de loi, plusieurs conventions internationales seront incluses dans la *Loi* (avec l'ajout proposé de la Convention de Montréal à l'annexe VI de la *Loi*).
- L'article 2 ajoute le paragraphe 2(2.1) à la *Loi* pour faire mention d'une nouvelle annexe VI, la Convention de Montréal, et lui donner force de loi au Canada. De plus, l'article 2

remplace le paragraphe 2(3) de la *Loi* pour autoriser le gouverneur en conseil à publier des listes des parties aux conventions et aux protocoles figurant aux annexes de la *Loi*. Il autorise également le gouverneur en conseil à publier des listes des parties qui ont déclaré que les dispositions des annexes III, IV ou VI ne s'appliqueront pas au transport aérien effectué par des autorités militaires ou d'État. Enfin, l'article 2 remplace le paragraphe 2(5) pour préciser l'applicabilité de l'article 17 de l'annexe VI (Convention de Montréal) ainsi que de l'article 17 de l'annexe I (Convention de Varsovie), qui fait déjà partie de la *Loi*.

- L'article 3 renumérote l'article 3 qui devient le paragraphe 3(1) et ajoute un nouveau paragraphe 3(2) pour préciser la compétence d'un tribunal canadien lorsqu'une action est intentée aux termes de la Convention de Montréal contre un État qui est partie à cette convention.
- L'article 4 remplace l'actuel article 4 pour faire mention de l'annexe VI et autorise le gouverneur en conseil à prendre des règlements à condition que les annexes mentionnées dans cette disposition s'appliquent au transport aérien intérieur.
- L'article 5 mentionne la Convention de Montréal en tant qu'annexe à la *Loi* et la désigne comme étant l'annexe VI.
- L'article 6 porte sur l'entrée en vigueur du projet de loi, dont la date sera fixée par le gouverneur en conseil.

Le texte de la Convention de Montréal, qui comprend 57 articles répartis en sept chapitres, est inclus en annexe au projet de loi (annexe VI proposée de la *Loi sur le transport aérien*).

- Le chapitre I décrit le champ d'application de la Convention.
- Le chapitre II porte sur les documents exigés des utilisateurs et sur certains aspects du transport des marchandises.
- Le chapitre III est un chapitre long qui traite des limites de responsabilité réelles et des définitions monétaires, de la révision des limites, des paiements anticipés, des moyens de défense qui permettent de limiter la responsabilité, etc.
- Le chapitre IV traite du transport faisant intervenir plus d'un mode de transport.
- Le chapitre V s'applique aux situations où le transport est effectué par un transporteur autre que le transporteur contractuel.

- Le chapitre VI renferme d'autres dispositions comme celles relatives à l'assurance.
- Le chapitre VII renferme les dispositions protocolaires qui ont trait à l'entrée en vigueur, aux signataires et aux réserves.

COMMENTAIRE

Les représentants du Ministère ont souligné que des intervenants clés – notamment Air Canada, l'ex-transporteur Canadien International, Air Transat et l'Association du transport aérien – faisaient partie de la délégation canadienne qui a participé avec d'autres grands transporteurs aériens internationaux et l'Association du transport aérien international, à l'élaboration de la Convention de Montréal. Selon les représentants du Ministère, ces intervenants et d'autres parties, qui ont été consultés au moment de l'élaboration de la Convention, invitent fortement le Canada à la signer et à la ratifier, surtout que la responsabilité n'est pas considérée comme une question de concurrence entre les transporteurs aériens. Les représentants du Ministère ont de plus souligné que les grands transporteurs aériens internationaux, y compris les affréteurs affiliés à Air Canada et à Canadien International, ont déjà inclus dans les tarifs qu'ils ont déposés, l'élément responsabilité illimitée de la Convention de Montréal.