

**DEVANT LA COUR SUPRÊME DU CANADA
(EN APPEL DE LA COUR D'APPEL FÉDÉRALE)**

ENTRE :

**MICHEL THIBODEAU et
LYNDA THIBODEAU**

Appelants
(Intimés)

- et -

AIR CANADA

Intimée
(Appelante)

-et-

COMMISSAIRE AUX LANGUES OFFICIELLES DU CANADA

Intervenant
(Intervenant)

ET ENTRE :

COMMISSAIRE AUX LANGUES OFFICIELLES DU CANADA

Appelant
(Intervenant)

- et -

AIR CANADA

Intimée
(Appelante)

**MÉMOIRE DE L'INTIMÉE
AIR CANADA**

(Règle 42 des Règles de la Cour suprême du Canada)

NORTON ROSE FULBRIGHT CANADA

S.E.N.C.R.L., s.r.l.

1, Place Ville Marie

Bureau 2500

Montréal (Québec) H3B 1R1

Me Pierre Bienvenu, Ad. E.

Me Andres C. Garin

Me Amélie Aubut

Tél.: 514 847.4452

Télec.: 514 286.5474

Courriel: pierre.bienvenu@nortonrosefulbright.com

Co-procureurs de l'intimée Air Canada

ME LOUISE-HÉLÈNE SÉNÉCAL

Affaires juridiques

Air Canada

7373, chemin de la Côte-Vertu Ouest

Dorval (Québec) H4Y 1C2

Tél.: 514 422-5826

Télec.: 514 422-5829

Courriel: louise-helene.senecal@aircanada.ca

Co-procureuse de l'intimée Air Canada

THÉMIS MULTIFACTUM INC.

4, rue Notre-Dame Est, bur. 100, Montréal (Québec) H2Y 1B8

Téléphone : 514 866-3565 Télécopieur : 514 866-4861

info@multifactum.com

NORTON ROSE FULBRIGHT CANADA S.E.N.C.R.L.,
s.r.l.

45, rue O'Connor

Bureau 1500

Ottawa (Ontario) K1P 1A4

Me Sally Gomery

Tél.: 613 780.8604

Télec.: 613 230.5459

Courriel: sally.gomery@nortonrosefulbright.com

Correspondant des co-procureurs de l'intimée
Air Canada

COMMISSARIAT AUX LANGUES OFFICIELLES

DIRECTION DES AFFAIRES JURIDIQUES

344, rue Slater, 3^e étage

Ottawa (Ontario) K1A 0T8

Me Pascale Giguère

Me Kevin Shaar

Tél.: 613 995-0724

Télec.: 613 996-9671

Courriel: pascale.giguere@ocol-clo.gc.ca

Procureurs de l'appelant

le Commissaire aux langues officielles

CAZASAIKELEY s.r.l.

220, rue Laurier Ouest, bureau 350

Ottawa (Ontario) K1P 5Z9

Me Ronald Caza

Me Alyssa Tomkins

Me Érik Labelle Eastaugh

Tél.: 613 565-2292

Télec.: 613 565-2087

Courriel: rcaza@plaideurs.ca

Procureurs des appelants

Michel Thibodeau et Lynda Thibodeau

THÉMIS MULTIFACTUM INC.

4, rue Notre-Dame Est, bur. 100, Montréal (Québec) H2Y 1B8

Téléphone : 514 866-3565 Télécopieur : 514 866-4861

info@multifactum.com

TABLE DES MATIÈRES

	Page
PARTIE I - APERÇU ET EXPOSÉ DES FAITS	1
A. Aperçu.....	1
B. Exposé des faits	1
1. Les obligations linguistiques d'Air Canada.....	2
i) Air Canada n'est pas l'État canadien.....	2
ii) L'engagement d'Air Canada envers le bilinguisme	3
2. Les plaintes des Thibodeau et leur suite	5
3. Les jugements des instances inférieures	7
i) La Cour fédérale (la juge Bédard)	7
ii) La Cour d'appel fédérale (les juges Pelletier, Gauthier et Trudel).....	7
PARTIE II - LES QUESTIONS EN LITIGE	8
PARTIE III - ARGUMENTATION.....	9
A. L'article 29 de la Convention exclut le recours en dommages-intérêts des Thibodeau	9
1. La Convention de Montréal : principes de base	9
2. L'article 29 de la Convention et la règle de l'exclusivité des recours	11
3. Les arguments des appelants	15
i) La fausse distinction entre les dommages-intérêts de droit public et de droit privé.....	15
A) Le texte de l'article 29 et les autorités écartent la distinction proposée par les appelants	16
B) Une distinction propre au droit interne canadien qui n'a aucune pertinence pour l'interprétation de la Convention	18
C) Un recours contre Air Canada n'est pas un recours de « droit public »	21
ii) La portée temporelle de la Convention.....	22
iii) La portée de l'arrêt <i>IATA</i>	23
B. Il n'existe aucun conflit entre l'article 29 de la Convention et la LLO	25
1. Une lecture harmonieuse de l'article 77(4) LLO et de la Convention	25
2. L'article 77(4) ne jouit pas d'un statut prépondérant	28
3. L'exclusion d'un recours en dommages-intérêts n'affaiblit pas la protection des droits linguistiques	30
C. L'émission d'une ordonnance structurelle constitue une erreur de principe et de droit.....	32
1. L'application des facteurs guidant la détermination d'une réparation convenable et juste au cas présent	33
i) L'ordonnance ne respecte pas la séparation des fonctions (2 ^e facteur)	33
ii) L'ordonnance ne défend pas utilement le droit en cause (1 ^{er} facteur).....	36

iii) L'ordonnance ne fait pas appel à la fonction et aux pouvoirs des tribunaux (3 ^e facteur)	37
iv) L'ordonnance cause de grandes difficultés sans rapport avec la défense des droits en cause (4 ^e facteur)	38
PARTIE IV - LES DÉPENS	39
PARTIE V - ORDONNANCE RECHERCHÉE	39
PARTIE VI - LA TABLE DES SOURCES.....	40
PARTIE VII - LES LOIS ET RÈGLEMENTS	44
<i>Loi constitutionnelle de 1982, Annexe B de la Loi de 1982 sur le Canada (R-U), 1982, c. 11</i>	<i>45</i>
<i>Charte des droits et libertés de la personne, L.R.Q., ch. C-12.....</i>	<i>57</i>
<i>Convention de Vienne sur le droit des traités, R.T. Can. 1980 n° 37</i>	<i>61</i>
<i>Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada, L.R.C. (1985) ch. 35 (4^e suppl.).....</i>	<i>67</i>
<i>Loi sur le transport aérien, L.R.C. 1985, ch. C-26</i>	<i>72</i>
<i>Loi sur les langues officielles, L.R.C. 1985, ch. 31 (4^e suppl.).....</i>	<i>88</i>
<i>Règlement sur les langues officielles – communications avec le public et prestation des services, DORS/92-48</i>	<i>96</i>

Numéro du dossier : 35100

**DEVANT LA COUR SUPRÊME DU CANADA
(EN APPEL DE LA COUR D'APPEL FÉDÉRALE)**

ENTRE :

**MICHEL THIBODEAU et
LYNDA THIBODEAU**

Appelants
(Intimés)

- et -

AIR CANADA

Intimée
(Appelante)

-et-

COMMISSAIRE AUX LANGUES OFFICIELLES DU CANADA

Intervenant
(Intervenant)

ET ENTRE :

COMMISSAIRE AUX LANGUES OFFICIELLES DU CANADA

Appelant
(Intervenant)

- et -

AIR CANADA

Intimée
(Appelante)

MÉMOIRE DE L'INTIMÉE

PARTIE I - APERÇU ET EXPOSÉ DES FAITS**A. Aperçu**

1. Le 28 mai 1999 à Montréal était adoptée la *Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international* (la **Convention**). Ratifiée par le Canada le 19 novembre 2002 et incorporée en droit canadien par l'art. 2(2.1) de la *Loi sur le transport aérien*, L.R.C. 1985, ch. C-26 (la **LTA**), la Convention est un traité multilatéral qui crée un régime uniforme, universel et exclusif régissant la responsabilité des transporteurs aériens à l'occasion d'un transport international. Le respect de l'uniformité et de l'intégrité du régime de responsabilité créé par la Convention constitue l'enjeu véritable de ce pourvoi.

2. Les appelants, le Commissaire aux langues officielles et Michel et Lynda Thibodeau, prétendent qu'un recours en dommages-intérêts en vertu de l'art. 77(4) de la *Loi sur les langues officielles*, L.R.C. 1985, ch. 31 (4^e suppl.) (la **LLO**), échappe à la règle de l'exclusivité des recours édictée par la Convention. Au soutien de cette prétention, ils invitent cette Cour à adopter une interprétation de la Convention qui menacerait l'intégrité et l'uniformité du régime international créé par celle-ci et qui a été rejetée par une abondante jurisprudence, nationale et étrangère.

3. Les appelants demandent également à cette Cour de rétablir l'ordonnance mandatoire de nature structurelle prononcée par la première juge que la Cour d'appel fédérale a cassée et, qui constituait une ingérence injustifiée d'un tribunal dans la gestion d'une entreprise privée. Une telle ordonnance avait été émise par la première juge en dépit d'une preuve déterminante démontrant l'engagement d'Air Canada envers ses obligations linguistiques aux termes de la LLO et les efforts considérables qu'elle avait déployés pour en assurer le respect.

4. En définitive, les arguments invoqués par les appelants à l'appui de leurs prétentions ne résistent pas à l'analyse et ne sauraient être retenus. Leurs appels doivent donc être rejetés.

B. Exposé des faits

5. Excessivement succincts, les exposés des faits des appelants doivent être complétés afin de présenter un juste portrait de la situation factuelle à l'origine de ces appels.

1. Les obligations linguistiques d'Air Canada

6. Plusieurs des arguments des appelants reposent sur une fausse prémisse. En effet, les appelants assimilent erronément Air Canada à l'État canadien et ses obligations linguistiques aux obligations constitutionnelles du Canada. De plus, les appelants se permettent de verser dans des excès de langage¹ dans le but de soulever des doutes quant à l'engagement d'Air Canada envers le respect de ses obligations linguistiques. La réalité est pourtant tout autre.

i) Air Canada n'est pas l'État canadien

7. Créée en 1937 en tant que société d'État fédérale, Air Canada est privatisée en août 1988 lors de l'adoption de la *Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada*, L.R.C. (1985) ch. 35 (4^e suppl.) (la **LPPCAC**). Avec cette privatisation, le capital-actions d'Air Canada détenu par la Couronne fédérale passe aux mains d'investisseurs privés, qui ont ainsi remboursé le public canadien pour son investissement dans l'entreprise.

8. Depuis lors, Air Canada est une entreprise strictement privée. Elle n'est ni l'État fédéral, ni son mandataire. Elle ne représente pas le gouvernement du Canada et ne poursuit aucune mission étatique. Elle ne constitue pas une « institution fédérale » au sens de l'art. 3 LLO. Air Canada est assujettie à la LLO uniquement en raison de l'art. 10 LPPCAC, une loi dite « ordinaire » selon l'expression utilisée par les appelants².

9. Par conséquent, l'on ne saurait soutenir que les obligations imposées à Air Canada par la LLO, contrairement aux « institutions fédérales » étatiques visées par cette loi, constituent la mise en œuvre et le prolongement des obligations constitutionnelles du gouvernement canadien enchâssées aux art. 16 à 23 de la *Charte canadienne des droits et libertés* (la **Charte**).

10. L'article 10 LPPCAC a été adopté dans le cadre du processus de privatisation d'Air Canada par lequel le Parlement a mis en œuvre la décision du gouvernement de se départir de cette société. Cette disposition poursuit donc un objectif législatif différent, soit d'imposer certaines obligations statutaires à une entreprise privée. L'article 10 vise notamment à imposer l'anglais et le français comme langues de travail chez Air Canada et à faire en sorte que les Canadiens puissent recevoir de celle-ci des services dans la langue officielle de leur choix là où il

¹ Voir par exemple le Mémoire des appelants Thibodeau, par. 10, 77, 116 et 122.

² Mémoire des appelants Thibodeau, par. 132; Mémoire de l'appelant Commissaire, par. 7, 26, 112 et 120.

y a une demande importante. Il s'agit là d'un objectif important, d'ailleurs pleinement endossé par Air Canada. Toutefois, c'est à tort que les appelants Thibodeau plaident qu'il s'agit d'obligations de nature constitutionnelle et donc que la viabilité du bilinguisme officiel canadien ou encore la « viabilité de la nation » sont en cause³.

ii) L'engagement d'Air Canada envers le bilinguisme

11. Selon les art. 22 et 23 LLO et le *Règlement sur les langues officielles*, DORS/92-48 (le **Règlement**), Air Canada a l'obligation d'offrir le service dans une langue officielle minoritaire là où il y a une demande importante. L'article 7 du Règlement désigne certains vols et aéroports comme étant réputés à demande importante. Sont aussi désignés comme étant à demande importante les vols et les aéroports où, selon des sondages menés par Air Canada, au moins 5 % des voyageurs demandent le service dans la langue officielle minoritaire⁴.

12. L'engagement d'Air Canada envers le bilinguisme et envers le respect de ses obligations linguistiques aux termes de la LLO est indéniable. Sa politique officielle en matière de langues officielles prévoit qu'Air Canada « a pour ligne de conduite de mettre en application le principe d'égalité du français et de l'anglais » et qu'elle « emploie tous ses efforts pour s'assurer que ses clients obtiennent leur service dans la langue officielle de leur choix, conformément à la Loi sur les langues officielles du Canada »⁵.

13. Cette ligne de conduite se traduit par des gestes concrets. Ainsi, la preuve en première instance révèle qu'Air Canada dispose de suffisamment de personnel bilingue pour assurer le service dans les deux langues officielles sur tous ses vols à demande importante et dans tous les aéroports principaux du Canada⁶.

14. Chaque année, Air Canada dépense des sommes importantes afin d'assurer le respect de ses obligations en vertu de la LLO. À titre d'exemples, en 2010 elle a dépensé 1,5 million \$ en formation en langue française⁷ et 2 millions \$ en traduction. Entre 2005 et 2009 un nombre

³ Voir le Mémoire des appelants Thibodeau, par. 2, 25 et 32.

⁴ Motifs du jugement de la Cour fédérale (CF), par. 13, Dossier des appelants (DA), Vol. I, p. 10.

⁵ Pièce CD-1, DA, Vol. VII, p. 119.

⁶ Affidavit de Chantal Dugas, par. 52, 54 et 56, DA, Vol. VII, pp. 97 et 98.

⁷ En effet, le budget de formation linguistique d'Air Canada n'a jamais été réduit en dépit des importants déficits financiers vécus depuis le 11 septembre 2001 : Affidavit de Chantal Dugas, par. 51, DA, Vol. VII, p. 97.

moyen de 1 470 employés affectés au service au public – soit environ 15 % de ces derniers – ont reçu une formation en langue française.⁸

15. Par ailleurs, Air Canada collabore étroitement avec son fournisseur Air Canada Jazz (**Jazz**) afin que ce dernier prenne toutes les mesures nécessaires pour assurer le respect des obligations linguistiques d'Air Canada lors des vols opérés par Jazz.⁹

16. Entre 2001 et 2010, Jazz a investi 13 millions \$ en formation en langue française, y compris dans des programmes de formation intensifs. La grande majorité des sommes ainsi investies a été remboursée par Air Canada. De plus, Jazz priorise l'embauche d'agents de bord bilingues. En raison de ces mesures, en 2010, 61 % des agents de bord de Jazz pouvaient servir les clients d'Air Canada en français.¹⁰

17. Ces efforts de la part d'Air Canada et de Jazz ont porté fruit. Ainsi le nombre de plaintes en matière de langues officielles déposées contre Air Canada, qu'elles aient été ultimement jugées fondées ou non, a diminué d'une moyenne de 85 par année (2000 à 2004) à 54 par année (2005 à 2009). Air Canada transporte en moyenne 32 300 000 passagers par année avec environ 5 ou 6 points de contact par passager. Le ratio de plaintes par point de contact pour Air Canada est d'au plus 0,000033 %. En ce qui concerne Jazz, ce même ratio est d'au plus 0,0000255 %.¹¹

18. Entre avril 2010 et janvier 2011, le Commissaire a effectué une vérification à Air Canada dans le but d'évaluer les services dans les deux langues à bord des vols désignés bilingues, aux aéroports canadiens où il y a une demande importante ainsi qu'aux centres d'appels¹². Le rapport du Commissaire qui résulte de cette vérification contredit sa prétention devant cette Cour selon laquelle une ordonnance structurelle serait juste et convenable. En effet, dans son rapport, le

⁸ Affidavit de Chantal Dugas, par. 49, 50 et 53, DA, Vol. VII, pp. 97 et 98.

⁹ Affidavit de Chantal Dugas, par. 61 à 64, DA, Vol. VII, p. 99; Affidavit de Manon Stuart, par. 25, DA, Vol. VII, p. 64.

¹⁰ Affidavit de Manon Stuart, par. 20 à 22, 28 à 32 et 33, DA, Vol. VII, pp. 63 à 65; Affidavit de Chantal Dugas, par. 60, DA, Vol. VII, p. 99.

¹¹ Affidavit de Chantal Dugas, paras. 67 à 72, DA, Vol. VII, pp. 101 à 102; Affidavit de Manon Stuart, par. 63 à 65, DA, Vol. VII, pp. 69 et 70.

¹² Rapport du Commissaire aux langues officielles, septembre 2011, DA, Vol. VIII, p. 100.

Commissaire se déclare entièrement satisfait des mesures et échéances proposées dans le plan d'action d'Air Canada pour 11 des 12 recommandations formulées¹³.

19. L'engagement d'Air Canada envers le bilinguisme a d'ailleurs été reconnu par la première juge, et ce, malgré l'ordonnance structurelle qu'elle a erronément prononcée. La première juge note en effet qu'« Air Canada et Jazz font des efforts non négligeables et investissent des sommes importantes pour respecter leurs obligations en matière de droits linguistiques » et qu'il y a eu amélioration du « bilan des compétences linguistiques du personnel de Jazz et d'Air Canada »¹⁴.

2. Les plaintes des Thibodeau et leur suite

20. Ensemble, les Thibodeau ont présenté au Commissaire 16 plaintes à l'égard de prétendus manquements à la LLO par Air Canada¹⁵ survenus lors de deux voyages.

21. Bien qu'informés par le Commissaire que plusieurs des plaintes qu'ils avaient formulées à l'encontre d'Air Canada étaient non fondées¹⁶, les Thibodeau ont saisi la Cour fédérale de l'ensemble de leurs plaintes. Exerçant le recours prévu à l'art. 77 LLO, ils réclamaient la somme globale de 550 000 \$ à titre de dommages-intérêts compensatoires et punitifs, des jugements déclaratoires, des lettres d'excuses formelles et des ordonnances mandatoires de nature structurelle¹⁷.

22. Assumant l'entière responsabilité de ses obligations linguistiques, Air Canada a reconnu avoir manqué à quatre reprises à la LLO. Il s'agit des seuls manquements retenus par le tribunal de première instance, soit¹⁸ :

¹³ Motifs du jugement de la Cour d'appel fédérale (CAF), par. 50, DA, Vol. II, p. 66; Rapport du Commissaire aux langues officielles, septembre 2011, DA, Vol. VIII, pp. 101 et 129 à 134. En ce qui concerne la 12^e recommandation, qui n'a aucune pertinence quant aux manquements en cause, le Commissaire se déclare partiellement satisfait des efforts d'Air Canada.

¹⁴ CF, par. 145, DA, Vol. I, p. 76.

¹⁵ DA, Vol. III, pp. 57 à 60 et 84 à 87; D.A Vol. VII, pp. 17 à 20 et 32 à 34.

¹⁶ DA, Vol. III, pp. 100 à 101, 103 à 104, 106 et 116 à 117; DA, Vol. VII, pp. 39 à 40; 42 à 43, 45, et 55 à 56.

¹⁷ Avis de Demande, DA, Vol. III, pp. 4 à 5 et 11 à 12.

¹⁸ CF, para. 30, DA, Vol. I, pp. 21 à 22.

1. Vol AC8622 : Air Canada a manqué à ses obligations linguistiques lorsque l'agente de bord, bien qu'elle soit de langue maternelle française, a par inadvertance omis de traduire une annonce du pilote¹⁹;
 - 2/3. Vols AC8627 et AC7923 : Air Canada a manqué à ses obligations linguistiques lorsqu'il s'est avéré que l'agente de bord affectée au vol par Jazz n'avait pas le niveau de compétence en langue française requis pour assurer le service dans les deux langues officielles; et
 4. Comptoir des bagages à l'aéroport de Toronto : Air Canada a manqué à ses obligations linguistiques lorsqu'une annonce a été effectuée en anglais seulement. Il est apparu que l'agent au comptoir des bagages a fait défaut d'avoir recours à un collègue bilingue conformément aux procédures établies dans la politique linguistique d'Air Canada²⁰.
23. À la suite de ces plaintes et avant l'audition en première instance, Air Canada a pris des mesures concrètes afin d'apporter des correctifs à la situation vécue par les Thibodeau²¹. Pour le vol AC8622, l'agente de bord bilingue a été rencontrée et s'est fait rappeler l'importance de traduire toutes les annonces des pilotes.²²
24. En ce qui concerne les manquements sur les vols AC8627 et AC7923, il est apparu que le système d'affectation du personnel de bord de Jazz en vigueur à l'époque n'assignait pas automatiquement des agents de bord bilingues aux vols considérés à demande importante en raison des sondages effectués par Air Canada. À la demande d'Air Canada, cette lacune, qui affectait uniquement le système d'affectation de Jazz, a été corrigée²³.
25. En ce qui concerne le comptoir des bagages à Toronto, les annonces sont normalement préenregistrées dans les deux langues officielles. Air Canada emploie un nombre suffisant d'agents bilingues pour assurer le service dans les deux langues officielles. Par ailleurs, suite aux

¹⁹ Contrairement à ce qu'affirment les appelants Thibodeau dans leur mémoire (par. 114), ce n'est pas le pilote qui a oublié de traduire sa propre annonce. Voir : CF, par. 30, DA, Vol. I, p. 21; Affidavit de Manon Stuart, par. 55, DA, Vol. VII, p. 68; et Affidavit de Chantal Dugas, par. 35, DA, Vol. VII, p. 94.

²⁰ Rapport d'enquête du Commissaire daté du 22 juillet 2009, DA, Vol. III, p. 108; et DA, Vol. VII, p. 47.

²¹ CAF, para. 49, DA, Vol. II, p. 65.

²² Affidavit de Manon Stuart, par. 56, DA, Vol. VII, p. 68.

²³ Affidavit de Manon Stuart, par. 62, DA, Vol. VII, p. 69; et Affidavit de Chantal Dugas, par. 36 et 37, DA, Vol. VII, p. 95.

plaintes des Thibodeau et avec l'appui du Commissaire, Air Canada a offert à tous ses agents attirés au service des bagages à Toronto une formation sur l'offre active du service bilingue.²⁴

3. Les jugements des instances inférieures

i) La Cour fédérale (la juge Bédard)

26. La juge de première instance a retenu, conformément à l'admission d'Air Canada, que celle-ci a manqué à quatre reprises à la LLO. Aussi les motifs de la première juge portent-ils principalement sur l'identification de la réparation convenable et juste au sens de l'art. 77(4) LLO qui devait être accordée aux appelants Thibodeau.

27. Bien que la première juge ait conclu que l'art. 29 de la Convention écartait le recours en dommages-intérêts des Thibodeau, il y avait à son avis un conflit entre l'art. 29 de la Convention et l'art. 77(4) LLO, lequel permet l'octroi de dommages-intérêts en cas de manquement à cette loi²⁵. Se basant sur le principe de la primauté des lois quasi constitutionnelles, la juge de première instance a déterminé que la LLO devait primer sur la Convention²⁶. La première juge a donc condamné Air Canada à verser la somme de 1 500 \$ à titre de dommages-intérêts compensatoires à chacun des demandeurs²⁷, et ce, pour chaque manquement à la loi.

28. Bien qu'elle ait reconnu les efforts et les améliorations accomplis par Air Canada afin de respecter ses obligations en vertu de la LLO²⁸, la première juge a tout de même conclu qu'il était convenable et juste de rendre deux ordonnances de nature mandatoire à l'encontre d'Air Canada, à savoir : (1) de faire tous les efforts nécessaires pour respecter l'ensemble des obligations qui lui incombent en vertu de la partie IV de la LLO ; et (2) de veiller à mettre en place un système de surveillance visant à identifier, documenter et quantifier d'éventuels manquements à la LLO²⁹.

ii) La Cour d'appel fédérale (les juges Pelletier, Gauthier et Trudel)

29. Air Canada a porté ce jugement en appel, contestant tant les ordonnances de nature mandatoire que la condamnation monétaire (à l'exception dans ce dernier cas des sommes

²⁴ Affidavit de Chantal Dugas, par. 46 et 48, DA, Vol. VII, p. 96; et Rapport d'enquête du Commissaire daté du 22 juillet 2009, DA, Vol. III, p. 108; et DA, Vol. VII, p. 47.

²⁵ CF, par. 76, Vol. I, p. 47.

²⁶ CF, par. 80-83, Vol. I, pp. 48-50.

²⁷ CF, par. 90, Vol. I, p. 53.

²⁸ CF, par. 145, 146, 150 et 153, DA, Vol. I, pp. 76-79.

²⁹ CF, par. 154, Vol. I, p. 80.

octroyées pour l'incident à l'aéroport de Toronto, lequel ne tombe pas sous le coup de la Convention – cet incident n'est donc plus en cause). Le pourvoi d'Air Canada fut accueilli.

30. La Cour d'appel fédérale, sous la plume de la juge Trudel, a confirmé que la Convention prévoyait les seuls recours du passager contre le transporteur aérien³⁰. La juge Trudel a conclu qu'il n'existait pas de conflit entre la Convention et la LLO, puisque l'application cumulative des deux textes ne produisait pas de résultat déraisonnable ou absurde³¹.

31. De l'avis de la juge Trudel, la formulation de l'art. 77(4) de la LLO permet une interprétation qui concilie ses objectifs avec ceux de la Convention. Selon elle, une telle approche ne privait pas les Thibodeau de l'ensemble des droits et recours dont ils disposent aux termes de la LLO, sauf en ce qui concerne les dommages-intérêts³². La juge Trudel a ainsi conclu que la Cour fédérale avait erré en octroyant des dommages-intérêts dans les circonstances³³.

32. La juge Trudel a également renversé l'ordonnance enjoignant à Air Canada de respecter la partie IV de la LLO, car celle-ci n'était pas suffisamment précise et qu'une telle ordonnance n'aurait dû être octroyée qu'en présence de circonstances exceptionnelles – ce qui n'était pas le cas en l'espèce³⁴.

33. Enfin, la juge Trudel a renversé l'ordonnance structurelle prononcée à l'encontre d'Air Canada. La juge Trudel a conclu que l'ordonnance ne répondait pas aux facteurs élaborés dans la jurisprudence pour déterminer si une réparation est convenable et juste³⁵. De l'avis de la juge Trudel, l'ordonnance n'était pas fondée sur une appréciation prudente des faits, ni sur une application des principes juridiques pertinents, ce qui constituait une erreur déterminante³⁶.

PARTIE II - LES QUESTIONS EN LITIGE

34. Il importe d'identifier les questions qui ne sont pas en litige en l'espèce. Nul ne conteste l'importance et le caractère quasi constitutionnel de la LLO. N'est pas en cause non plus le fait que l'art. 77(4) LLO confère à la Cour fédérale un large pouvoir réparateur qui, dans les cas

³⁰ CAF, par. 25, DA, Vol. II, p. 54.

³¹ CAF, par. 44, DA, Vol. II, p. 63.

³² CAF, par. 44, DA, Vol. II, p. 63.

³³ CAF, par. 53, DA, Vol. II, p. 67.

³⁴ CAF, par. 54-60, DA, Vol. II, pp. 67-70.

³⁵ CAF, par. 65, DA, Vol. II, p. 73.

³⁶ CAF, par. 75, DA, Vol. II, p. 78.

appropriés, permet l'octroi de dommages-intérêts à titre de mesure de réparation parmi tant d'autres.

35. Les seules questions en litige dans ce pourvoi sont donc les suivantes :

1. L'article 29 de la Convention exclut-il un recours en dommages-intérêts en vertu de l'art. 77(4) LLO lors d'un évènement survenu à bord ou lors du processus d'embarquement ou de débarquement d'un vol faisant partie d'un itinéraire international?
2. Dans l'affirmative, existe-t-il un conflit entre l'art. 77(4) LLO et l'art. 29 de la Convention?
3. La Cour d'appel fédérale est-elle intervenue à bon droit afin d'annuler l'ordonnance structurelle prononcée en première instance?

36. Air Canada soutient qu'une réponse affirmative s'impose aux questions 1 et 3 et que la question 2 doit recevoir une réponse négative. Les appels des Thibodeau et du Commissaire doivent donc être rejetés.

PARTIE III - ARGUMENTATION

A. L'article 29 de la Convention exclut le recours en dommages-intérêts des Thibodeau

1. La Convention de Montréal : principes de base

37. Incorporée en droit canadien par l'art. 2(2.1) LTA, la Convention régit la responsabilité des transporteurs aériens à l'occasion d'un transport aérien international³⁷. Elle succède à la Convention de Varsovie³⁸ dont l'adoption remonte au 12 octobre 1929 et qui a été modifiée à plusieurs reprises par la suite. Le but poursuivi par la Convention de Varsovie, et repris par la Convention, est notamment d'établir un régime international uniforme et universel régissant la responsabilité des transporteurs aériens.

³⁷ Le transport aérien international comprend tout transport dont le point de départ et le point de destination finale (déterminés en fonction de l'itinéraire complet prévu sur le billet), qu'il y ait eu ou non interruption de transport ou transbordement, sont situés dans des États membres (art. 1 de la Convention). En l'espèce, il n'est pas contesté que les voyages des appelants Thibodeau sont visés par la Convention : voir CF, par. 52, DA, Vol. I, p. 36.

³⁸ LTA, Annexe I.

38. Le régime de responsabilité créé par la Convention vise à établir un équilibre³⁹ entre les droits et obligations des passagers et des transporteurs aériens, et ce, à leur bénéfice mutuel. Il impose ainsi aux transporteurs aériens un régime de responsabilité sans faute qui facilite énormément les demandes d'indemnisation des passagers en cas de lésions corporelles ou de mort causées par un accident, de retards dans le transport ou de dommages à leurs bagages⁴⁰.

39. En contrepartie des droits accordés aux passagers, la Convention encadre la responsabilité des transporteurs aériens. En premier lieu, elle limite les montants payables aux passagers en vertu de cette responsabilité sans faute (art. 21 et 22). Elle établit aussi un régime de responsabilité présumé pour des réclamations dépassant ces limites en cas de décès ou de blessures corporelles⁴¹. Enfin, elle prévoit de manière exhaustive l'ensemble des recours disponibles aux passagers à l'occasion d'un transport aérien international (art. 29).

40. L'objet primordial de la Convention, tout comme la Convention de Varsovie, est donc d'établir un régime de responsabilité complet, harmonieux et d'application uniforme à travers les systèmes juridiques des États membres⁴². Comme l'écrit la juge Ginsburg de la Cour suprême des États-Unis, « *The cardinal purpose of the Warsaw Convention [...] is to "achieve uniformity of rules governing claims arising from international air transportation"* »⁴³.

41. Dans une opinion partagée intégralement par ses collègues de la Chambre des Lords, Lord Hope of Craighead abonde dans le même sens lorsqu'il écrit :

*The language used and the subject matter with which [the Warsaw Convention] deals demonstrates that what was sought to be achieved was a uniform international code, which could be applied by the courts of all the High Contracting Parties without reference to the rules of their own domestic law.*⁴⁴

³⁹ *Morris c. KLM Royal Dutch Airlines*, [2002] 2 AC 628 (H.L.), par. 66, Recueil de sources d'Air Canada (RSAC), Vol. II, Onglet 30; *In re Deep Vein Thrombosis and Air Travel Group Litigation*, [2006] 1 AC 495, par. 27, RSAC, Vol. I, Onglet 20.

⁴⁰ Articles 17, 18 et 19 de la Convention. En vertu de l'art. 20, un transporteur aérien ne peut s'exonérer de cette responsabilité qu'en prouvant la faute de la victime.

⁴¹ En cas de décès ou de blessures corporelles, des sommes qui dépassent la limite de l'art. 21 peuvent être réclamées. Toutefois, le transporteur aérien peut alors se défendre en prouvant l'absence de toute faute.

⁴² Voir à titre d'exemple: *Tondriau c. Cie Air India*, [1977] R.F.D.A. 193 (Cass. Belg.), p. 202, RSAC, Vol. II, Onglet 44; *Deep Vein Thrombosis*, précité, par. 55, RSAC, Vol. I, Onglet 20; *King c. American Airlines, Inc.*, 284 F.3d 352 (U.S.C.A. 2nd Cir., 2002), p. 34, Recueil de sources du Commissaire (RSC), Vol. I, Onglet 14; *O'Mara c. Air Canada*, 2013 ONSC 2931, par. 41 et 73, RSAC, Vol. II, Onglet 33; et *Recchia c. K.L.M. Lignes aériennes royales néerlandaises*, [1999] RJQ 2024 (C.S.), p. 2030, RSAC, Vol. II, Onglet 39.

⁴³ *El Al Israel Airlines Ltd. c. Tseng*, 525 U.S. 155, p. 169, RSAC, Vol. I, Onglet 14.

⁴⁴ *Sidhu c. British Airways plc*, [1997] 1 All ER 193, p. 212, RSAC, Vol. II, Onglet 42.

42. L'uniformité internationale du régime de responsabilité des transporteurs aériens ne saurait être atteinte que par l'application de règles identiques par les tribunaux de tous les États membres, à l'exclusion du droit interne propre à chaque État. C'est pourquoi l'art. 29 de la Convention, qui consacre le principe de l'exclusivité des recours prévus par la Convention, est au cœur du régime créé par celle-ci.

2. L'article 29 de la Convention et la règle de l'exclusivité des recours

43. L'article 29 de la Convention clarifie le principe de l'exclusivité de recours, déjà reconnu à l'art. 24 de la Convention de Varsovie. Il est ainsi libellé :

29. Dans le transport de passagers, de bagages et de marchandises, toute action en dommages-intérêts, à quelque titre que ce soit, en vertu de la présente convention, en raison d'un contrat ou d'un acte illicite ou pour toute autre cause, ne peut être exercée que dans les conditions et limites de responsabilité prévues par la présente convention, sans préjudice de la détermination des personnes qui ont le droit d'agir et de leurs droits respectifs. Dans toute action de ce genre, on ne pourra pas obtenir de dommages-intérêts punitifs ou exemplaires ni de dommages à un titre autre que la réparation.

44. L'interprétation de l'art. 29 est régie par les principes de la *Convention de Vienne sur le droit des traités*, R.T. Can. 1980 n° 37 (la **Convention de Vienne**)⁴⁵. Il doit être interprété « de bonne foi suivant le sens ordinaire à attribuer aux termes du traité dans leur contexte et à la lumière de son objet et de son but » (art. 31(1) de la Convention Vienne)⁴⁶.

45. Le texte de l'art. 29 représente la porte d'entrée à son interprétation⁴⁷. À l'exception des recours spécifiquement prévus aux art. 17, 18 et 19 de la Convention, ce texte écarte « toute action en dommages-intérêts [*“any action for damages”*] à quelque titre que ce soit [*“however founded”*] [...] ou pour toute autre cause [*“or otherwise”*] ». Quant à la dernière phrase de l'art. 29, elle exclut toute demande de dommages-intérêts non compensatoires (*“punitive, exemplary or any other non-compensatory damages shall not be recoverable”*)⁴⁸.

⁴⁵ Il en est de même pour l'interprétation de la LTA qui incorpore la Convention en droit interne canadien. Voir Sullivan, R., *Sullivan on the Construction of Statutes*, 5th ed. (Markham : LexisNexis), 2008, p. 550, RSAC, Vol. II, Onglet 54.

⁴⁶ Voir : *Yugraneft Corp. c. Rexx Management Corp.*, [2010] 1 RCS 649, par. 19, RSAC, Vol. II, Onglet 47.

⁴⁷ *Deep Vein Thrombosis*, précité, par. 31 et 54, RSAC, Vol. I, Onglet 20.

⁴⁸ À cet égard, il n'est pas inutile de rappeler que les Thibodeau réclamaient en première instance la somme de 500 000 \$ à titre de dommages-intérêts punitifs et exemplaires : Avis de Demande, DA, Vol. III, pp. 5 et 12.

46. Il est difficile d'envisager un texte plus limpide et libellé en des termes plus exhaustifs que celui de l'art. 29 de la Convention. Cette disposition ne fait aucune exception. Les recours en responsabilité disponibles aux passagers contre les transporteurs aériens doivent être prévus par la Convention, faute de quoi ils n'existent pas. Par ses termes mêmes, l'art. 29 exclut explicitement le recours en dommages-intérêts fondé sur l'art. 77(4) LLO.⁴⁹

47. La jurisprudence étrangère – développée surtout en relation avec la formulation moins précise de l'art. 24 de la Convention de Varsovie⁵⁰ – confirme le caractère exclusif des recours prévus à la Convention.⁵¹ Cette jurisprudence est d'une importance capitale car l'objectif d'uniformité d'application exige, dans la mesure du possible, une interprétation uniforme de l'art. 29 de la Convention par les tribunaux de tous les États membres⁵².

48. Deux arrêts de principe des plus hautes instances britannique et américaine établissent sans contredit le caractère absolu de la règle de l'exclusivité des recours consacrée à l'art. 24 de la Convention de Varsovie et repris à l'art. 29 de la Convention. Dans l'arrêt *Sidhu c. British Airways plc*, la Chambre des Lords a jugé qu'un recours fondé sur le droit interne anglais et visant l'indemnisation du préjudice psychologique était irrecevable parce que la Convention de Varsovie ne prévoyait pas de recours pour ce type de préjudice.⁵³

49. Les motifs de Lord Hope of Craighead ne pourraient être plus limpides quant à la portée de la règle de l'exclusivité des recours prévus à la Convention :

In its context, the purpose seems to me to prescribe the circumstances, that is to say the only circumstances, in which a carrier will be liable in damages to the passenger for claims arising out of his international carriage by air.

⁴⁹ Dempsey, P., *Aviation Liability Law*, 2nd ed., 2013, LexisNexis, pp. 278-279, RSAC, Vol. II, Onglet 50.

⁵⁰ La pertinence de cette jurisprudence en ce qui concerne l'interprétation de la Convention de Montréal est reconnue : *Lukács c. United Airlines*, 2009 MBCA 111, par. 10, RSAC, Vol. I, Onglet 25; *Stott c. Thomas Cook Tour Operators Ltd.*, [2012] EWCA Civ. 66, par. 35, RSC, Vol. II, Onglet 28 (en appel devant la Cour suprême du Royaume-Uni); *Ford c. Malaysian Airlines Systems Berhad*, [2013] EWCA Civ. 1163, par. 4, RSAC, Vol. I, Onglet 17.

⁵¹ Pour l'historique jurisprudentiel, voir Dempsey, P., précité, pp. 278-289, RSAC, Vol. II, Onglet 50.

⁵² *Deep Vein Thrombosis*, précité, par. 1, 11, 35 et 55, RSAC, Vol. I, Onglet 20; *Morris*, précité, par. 5, 7, 81, RSAC, Vol. II, Onglet 30; *Ford*, précité, par. 7, RSAC, Vol. I, Onglet 17; *Tseng*, précité, p. 176, RSAC, Vol. I, Onglet 14; *Stott*, précité, par. 27, RSC, Vol. II, Onglet 28; *Plourde c. Service aérien FBO inc. (Skyservice)*, 2007 QCCA 739, par. 55 et 56, demande d'autorisation d'appel à la Cour suprême du Canada rejetée : [2007] 3 RCS xiii, RSAC, Vol. II, Onglet 34; *O'Mara*, précité, par. 41 RSAC, Vol. II, Onglet 33; *Connaught Laboratories Ltd. c. British Airways* (2002), 61 OR (3d) 204 (C.S.); confirmé en appel (2005), 77 OR (3d) 34 (C.A.), Recueil de sources des Thibodeau (RST), Vol. I, Onglets 4 et 5; *Recchia*, précité, p. 2030, RSAC, Vol. II, Onglet 39.

⁵³ *Sidhu*, précité, RSAC, Vol. II, Onglet 42.

[...]

[In] all questions relating to the carrier's liability, it is the provisions of the convention which apply and that the passenger does not have access to any other remedies, whether under the common law or otherwise, which may be available in the particular country where he chooses to raise his action.

[...]

*I see no escape from the conclusion that, where the convention has not provided a remedy, no remedy is available.*⁵⁴

50. La Cour suprême des États-Unis a suivi l'arrêt *Sidhu* dans l'affaire *El Al Israel Airlines Ltd. c. Tseng* jugeant irrecevable un recours pour dommages psychologiques fondé sur le droit new-yorkais. Dans ses motifs, la juge Ginsburg précise :

*The treaty precludes passengers from bringing actions under local law when they cannot establish air carrier liability under the treaty.*⁵⁵

51. Cette jurisprudence parfaitement claire quant à la portée de l'art. 29 est désormais suivie au Royaume-Uni⁵⁶, aux États-Unis⁵⁷, en France⁵⁸, en Afrique du Sud⁵⁹ et au Canada⁶⁰.

52. En ce qui concerne le contexte, le but et l'objet de la Convention, la jurisprudence et la doctrine⁶¹ reconnaissent que la règle de l'exclusivité des recours prévue à la Convention est absolument nécessaire pour que celle-ci atteigne son objectif primordial d'assurer un régime international uniforme régissant la responsabilité des transporteurs aériens.

⁵⁴ *Sidhu*, précité, pp. 207 et 213, RSAC, Vol. II, Onglet 42.

⁵⁵ *Tseng*, précité, p. 175, RSAC, Vol. I, Onglet 14. L'arrêt *Tseng* met définitivement fin au courant jurisprudentiel minoritaire américain qui limitait la règle d'exclusivité aux recours spécifiquement prévue par la Convention.

⁵⁶ *Deep Vein Thrombosis*, précité, par. 3, RSAC, Vol. I, Onglet 20; *Ford*, précité, par. 1, RSAC, Vol. I, Onglet 17.

⁵⁷ *Carey c. United Airlines*, 255 F. 3d 1044 (9th Cir. 2001) RSAC, Vol. I, Onglet 8; *Gibbs c. American Airlines*, 191 F. Supp. 2d 144 (2002 – D.C.), RSAC, Vol. I, Onglet 19; *Bloom c. Alaska Airlines*, 36 Fed. Appx. 278, 2002 WL 1136727 (9th Cir. 2002), RSAC, Vol. I, Onglet 2; *Lee c. American Airlines Inc.*, 2002 U.S. Dist. LEXIS 12029, appel rejeté 355 F. 3d (5th Cir. 2004), RSAC, Vol. I, Onglet 23.

⁵⁸ *Rozenberg c. Air Canada*, Arrêt du 14 juin 2007, Cour de Cassation (1^{ère} ch. civ.), p. 3, RSAC, Vol. II, Onglet 41.

⁵⁹ *Potgieter c. British Airways*, [2005] ZAWCHC 5, RSAC, Vol. II, Onglet 35.

⁶⁰ *O'Mara*, précité, par. 61 et 63, RSAC, Vol. II, Onglet 33; *Lemieux c. Halifax International Airport Authority*, 2011 NSSC 396, RSAC, Vol. I, Onglet 24; *Lukács*, précité, RSAC, Vol. I, Onglet 25; *Simard c. Air Canada*, 2007 QCCS 4452, par. 23 et 24, RSAC, Vol. II, Onglet 43; *Walton c. MyTravel Canada Holding Inc.*, [2006] SJ no 373 (S.C.Q.B.), RSAC, Vol. II, Onglet 46; et *Chau c. Delta (2003)*, 67 OR (3d) 108 (Ont. S.C.), RSAC, Vol. I, Onglet 9.

⁶¹ Chassot, L., « *L'article 29 de la Convention de Montréal, Clef de voûte de la responsabilité du transporteur aérien international* », Mémoire de maîtrise en droit, Université McGill, Montréal, 2009, p. 63, RSC, Vol. III, Onglet 43.

53. À cet égard, la juge Sotomayor (aujourd'hui juge à la Cour suprême des États-Unis) écrit :

*Uniformity requires, however, that passengers be denied access to the profusion of remedies that exist under the laws of a particular country, so that they must bring their claims under the terms of the Convention or not at all.*⁶²

54. Cette opinion est partagée par la Cour suprême des États-Unis. Ainsi, dans l'arrêt *Tseng*, la juge Ginsburg précise que tout affaiblissement de la règle d'exclusivité :

*[...] would encourage artful pleading by plaintiffs seeking to opt out of the Convention's liability scheme when local law promised recovery in excess of that prescribed by the treaty. Such a reading would scarcely advance the predictability that adherence to the treaty has achieved worldwide.*⁶³

55. Les motifs de Lord Hope of Craighead dans l'arrêt *Sidhu* sont au même effet :

*The domestic courts are not free to provide a remedy according to their own law, because to do this would undermine the convention. It would lead to the setting alongside the convention of an entirely different set of rules which would distort the operation of the whole scheme.*⁶⁴

56. La Convention, comme le remarquent les appelants, ne traite pas de l'entièreté du droit aérien. Toutefois, en ce qui concerne les sujets sur lesquels elle porte – notamment le régime de responsabilité régissant les transporteurs aériens – la Convention constitue un code complet. Selon la Chambre des Lords :

*The convention does not purport to deal with all matters relating to contracts of international carriage by air. But in those areas in which it deals – and the liability of the carrier is one of them – the code is intended to be uniform and to be exclusive of any resort to the rules of domestic law.*⁶⁵

57. Les recours des appelants Thibodeau visent l'obtention de dommages-intérêts pour des événements ayant eu lieu lors de vols internationaux. Ils tombent clairement sous la portée de la Convention et ces recours sont donc exclus par l'art. 29.

⁶² *King*, précité, RSC, Vol. I, Onglet 14.

⁶³ *Tseng*, précité, p. 171, RSAC, Vol. I, Onglet 14.

⁶⁴ *Sidhu*, précité, p. 213, RSAC, Vol. II, Onglet 42.

⁶⁵ *Sidhu*, précité, p. 212; voir aussi p. 204, RSAC, Vol. II, Onglet 42.

3. Les arguments des appelants

58. Les appelants soulèvent plusieurs arguments dans le but d'échapper à la portée de la règle d'exclusivité de l'art. 29 de la Convention. Ainsi prétendent-ils que :

1. Seuls les recours régis par le « droit privé » sont visés par la Convention. Le recours sous l'art. 77(4) LLO échapperait donc à la portée substantielle de la Convention;
2. Les plaintes des appelants Thibodeau échapperaient à la portée temporelle de la Convention; et
3. Selon l'arrêt *IATA*, l'octroi de dommages-intérêts en vertu de la LLO serait permis par la Convention.

59. Ces arguments ne trouvent aucun appui dans le texte de l'art. 29 de la Convention, ni dans les autorités.

i) **La fausse distinction entre les dommages-intérêts de droit public et de droit privé**

60. Les appelants tentent d'échapper au texte limpide de l'art. 29 de la Convention et au poids des autorités en proposant dans leurs mémoires, pour la première fois dans la présente cause, une distinction entre les recours en dommages-intérêts de droit public et ceux de droit privé. Selon les appelants, les recours en dommages-intérêts dits de « droit public », dont ceux qui visent à indemniser une atteinte aux droits fondamentaux, ne seraient pas exclus par l'art. 29 de la Convention.

61. La distinction proposée par les appelants entre les dommages-intérêts de droit public et de droit privé est incompatible avec le texte de la Convention et les autorités jurisprudentielles pertinentes. Elle représente aussi une tentative erronée d'interpréter un traité international à la lumière de distinctions et de principes propres au droit interne canadien.

62. Au surplus, même si cette distinction était pertinente, elle se heurte au fait qu'Air Canada n'est pas l'État. Dans la mesure où les appelants prétendent qu'un recours en dommages-intérêts intenté par une partie privée contre une autre partie privée, et non l'État, est un recours de « droit public », leur prétention déforme la notion de « droit public » telle qu'elle existe en droit canadien.

A) Le texte de l'article 29 et les autorités écartent la distinction proposée par les appelants

63. L'article 29 de la Convention ne souffre d'aucune ambiguïté. À l'exception des recours spécifiquement prévus par la Convention, à l'occasion d'un transport aérien international, est exclue « toute » action en dommages-intérêts « à quelque titre que ce soit » pour « toute cause », y compris les dommages-intérêts qui ne visent pas la réparation d'un préjudice.

64. Les mots utilisés par les rédacteurs de la Convention s'étendent très clairement aux recours en dommages-intérêts intentés par les Thibodeau aux termes de l'art. 77(4) LLO. Ils ne font aucune distinction entre les recours en dommages-intérêts qui relèvent du « droit privé » et ceux qui seraient plutôt régis par le « droit public ».

65. Par ailleurs, la jurisprudence internationale écarte la distinction proposée par les appelants. Ainsi, dans l'affaire *King c. American Airlines Inc.*, la Cour d'appel des États-Unis a rejeté l'argument selon lequel la discrimination raciale⁶⁶ n'est pas visée par la Convention de Varsovie, et qu'une réclamation fondée sur une telle discrimination échapperait donc au principe de l'exclusivité des recours⁶⁷. La jurisprudence sur ce point est constante⁶⁸.

66. Dans ses motifs, la juge Sotomayor précise que l'adoption d'une approche qui limiterait la portée de la Convention de Varsovie aux soi-disant risques inhérents au transport aérien et qui permettrait donc des réclamations en droit interne pour dommages-intérêts fondées sur la discrimination aurait pour effet de détruire le principe d'uniformité qui est au cœur même de la Convention de Varsovie⁶⁹. La portée de cette convention ne saurait donc, à son avis, être tributaire du fondement légal du recours intenté par le demandeur⁷⁰.

67. De même dans l'affaire *Gibbs c. American Airlines, Inc.*, la United States District Court a rejeté un argument selon lequel une réclamation monétaire fondée sur le droit statutaire fédéral et visant la discrimination raciale ne pouvait être exclue par la Convention de Varsovie, et ce,

⁶⁶ Vu l'historique des États-Unis, l'égalité raciale est tout aussi essentielle à la viabilité de cette nation que sont les droits linguistiques pour le Canada. Voir : *Gibbs*, précité, *148-*149, RSAC, Vol. I, Onglet 19.

⁶⁷ *King*, précité, RSC, Vol. I, Onglet 14.

⁶⁸ Voir aussi *Gibbs*, précité, RSAC, Vol. I, Onglet 19; *Mizyed c. Delta Airline*, 2012 U.S. Dist. LEXIS 66848 (E.D. LA.), *7 à *10, RSAC, Vol. II, Onglet 28; *Nobre c. American Airlines*, 2009 WL 5125976 (S.D. Fla), *2 à *3, RSAC, Vol. II, Onglet 32; *Brandt c. American Airlines*, 2000 WL 288393 (N.D. Cal.), *4, RSAC, Vol. I, Onglet 3; et *King*, précité, par. 36, RSC, Vol. I, Onglet 14; *Stott*, précité, par. 14, 16, 36, 44, 50, 53 et 54, RSC, Vol. II, Onglet 28.

⁶⁹ *King*, précité, par. 34, RSC, Vol. I, Onglet 14.

⁷⁰ *King*, précité, par. 35, RSC, Vol. I, Onglet 14.

malgré le fait que « *federal civil rights statutes in particular have been deemed of great public importance in this country* »⁷¹. Comme l'écrit le juge Kennedy :

Dr. Gibbs [...] argues that Tseng governs only common law personal injury claims and that Congress did not intend the Convention to impede civil rights claims rooted in the Constitution, such as Section 1981 claims. Dr. Gibbs' argument cannot be sustained.

Although the Supreme Court had only state tort claims before it in Tseng, the Court rested its holding not on the nature of the claims being brought, but on the importance of uniformity in the treaty's liability scheme. [...]

Because federal discrimination statutes such as Section 1981 are part of the "distinct liability rules" of the United States as an individual signatory, American Airlines argues that the need for uniformity dictates that claims based on these statutes are also preempted under the Convention. We agree. [...] "[a]llowing air carrier exposure to discrimination claims which do not conform to the requirements of the Convention would undercut the signatory nations' desire for uniformity" [...].⁷²

68. S'il en résulte que des réclamations monétaires fondées sur la discrimination raciale – ou, par analogie, un manquement aux obligations linguistiques imposées par le droit interne canadien – sont écartées, telle est la conséquence du texte clair de la Convention et de son objectif d'uniformité. Comme l'écrit la juge Sotomayor :

Plaintiffs raise the specter that our decision will open the doors to blatant discrimination aboard international flights, invoking images of airline passengers segregated according to race and without legal recourse. They suggest that, despite Article 24's plain mandate that the Warsaw Convention preempts "any cause of action, however founded," we should nonetheless carve out an exception for civil rights actions as a matter of policy. This we decline to do. [...] It is not for the courts to rewrite the terms of a treaty between sovereign nations. Cf. Turturro, 128 F.Supp.2d at 181 ("[T]he Convention massively curtails damage awards for victims of horrible acts [of] terrorism; the fact that the Convention also abridges recovery for discrimination should not surprise anyone.")⁷³

69. Bref, la distinction inventée par les appelants ne se retrouve pas à l'art. 29 de la Convention. Celui-ci s'applique à tout recours pouvant donner lieu à une condamnation en dommages-intérêts peu importe la source du droit invoqué à l'appui de celui-ci.

⁷¹ *Gibbs*, précité, *16, RSAC, Vol. I, Onglet 19.

⁷² *Gibbs*, précité, *12, *13 et *16, RSAC, Vol. I, Onglet 19.

⁷³ *King*, précité, par. 34 à 37, RSC Vol. I, Onglet 14.

B) Une distinction propre au droit interne canadien qui n'a aucune pertinence pour l'interprétation de la Convention

70. La distinction que proposent les appelants entre les recours en dommages-intérêts de droit public et les recours de droit privé n'est pas pertinente à l'interprétation d'un traité international comme la Convention. Cette distinction tire sa source de l'arrêt *Ward*⁷⁴ et du droit constitutionnel interne canadien. Or, il est établi qu'une convention internationale ne saurait être interprétée en fonction du droit interne d'une juridiction.

71. La raison en est fort simple. Un traité international, comme la Convention, a vocation à s'appliquer à des centaines de pays, chacun possédant un ou des systèmes juridiques différents⁷⁵. Interpréter un tel instrument du point de vue insulaire d'une seule juridiction met en péril l'uniformité et le caractère harmonieux du régime international qu'il vise à établir.

72. Dans l'arrêt *Yugraneft Corp. c. Rexx Management Corp.*, cette Cour a reconnu que les concepts juridiques se retrouvant dans une convention internationale visant la création d'un régime juridique uniforme applicable partout dans le monde ne peuvent être interprétés à la lumière des particularités du droit interne canadien⁷⁶.

73. Ainsi, en ce qui concerne les délais de prescription applicables à la reconnaissance de sentences arbitrales, cette Cour a jugé que la caractérisation par le droit interne de tels délais comme relevant du droit procédural ou substantiel n'avait aucune pertinence du point de vue de l'interprétation de la *Convention de New York*⁷⁷. Il en est de même pour la Convention : la caractérisation, propre au droit interne canadien, d'un recours en dommages-intérêts comme étant de droit public ou de droit privé n'a aucune pertinence.

74. La jurisprudence nationale et internationale reconnaît que l'interprétation et l'application des Conventions de Montréal et de Varsovie ne peuvent être tributaires du droit interne. Ainsi, en discutant de l'approche interprétative applicable à la Convention de Varsovie, la Chambre des Lords précise :

⁷⁴ *Vancouver (Ville) c. Ward*, [2010] 2 RCS 28, par. 22 et 33, RSC, Vol. II, Onglet 30.

⁷⁵ Voir par analogie : *Yugraneft*, précité, par. 19, RSAC, Vol. II, Onglet 47. En effet, 104 pays ont ratifié la *Convention de Montréal*; voir : http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mtl99_FR.pdf.

⁷⁶ *Yugraneft*, précité, par. 9, RSAC, Vol. II, Onglet 47.

⁷⁷ *Yugraneft*, précité, par. 27 à 29, RSAC, Vol. II, Onglet 47.

*It is not right to attempt to construe the words of the Convention by reference to the rules of any domestic law, English, American, German or even French. We know that those rules were and are not all identical. The purpose of uniformity means that it is the duty of the national courts to put to one side its views about its own law and other countries' laws. Quite apart from defeating uniformity, such a course can only lead to the complication of simple issues, the inadequately informed investigation of other legal systems and, most importantly, to uncertainty.*⁷⁸

75. Vu la grande diversité de systèmes juridiques des pays signataires de la Convention, toute autre approche mènerait à une interprétation et à une application divergentes de la Convention d'une juridiction à une autre. L'objet principal de la Convention – soit la création d'un régime de responsabilité uniforme et cohérent – serait inévitablement contrecarré. Comme l'a écrit la Cour de cassation de Belgique à propos de la Convention de Varsovie :

[I] serait vain d'élaborer une convention destinée à former une législation internationale si les juridictions de chaque État l'interprétaient suivant des notions propres à leur droit;⁷⁹

76. Par ailleurs, il est douteux que la distinction proposée par les appelants entre les dommages-intérêts de « droit public » et de droit privé puisse, comme elle se doit, se transposer à l'échelle internationale et s'appliquer de façon cohérente dans de nombreux ressorts ayant des systèmes juridiques différents de celui du Canada.

77. Certains ressorts connaissent une distinction étanche entre le droit public et le droit privé⁸⁰. Dans ces juridictions, l'application de la distinction proposée par les appelants mènerait à la conclusion qu'aucun recours contre l'État ou les sociétés d'État ne serait visé par la Convention.

78. Or, l'art. 2 de la Convention précise que celle-ci s'applique à l'État et les personnes juridiques de droit public lorsque ces derniers s'adonnent au transport aérien international. La distinction proposée par les appelants entre les recours de droit public et de droit privé est donc directement écartée par le texte et la logique de la Convention.

⁷⁸ *Morris*, précité, par. 147, voir aussi le par. 77, RSAC, Vol. II, Onglet 30; voir aussi *Deep Vein Thrombosis*, précité, par. 11, RSAC, Vol. I, Onglet 20; et *Tseng*, précité, p. 175, RSAC, Vol. I, Onglet 14.

⁷⁹ *Tondriau*, précité, p. 202, RSAC, Vol. II, Onglet 44. Voir aussi : *Plourde*, précité, par. 55 et 56, RSAC, Vol. II, Onglet 34; *Connaught Laboratories*, précité par. 44 à 46, RST, Vol. 1, Onglet 4.

⁸⁰ En France, par exemple, la responsabilité de l'État est régie par le droit public et non par le Code civil. Voir l'arrêt dit *Blanco* du Tribunal des conflits rendu le 8 février 1873, RSAC, Vol. II, Onglet 45; Chapus, R., *Droit administratif général*, t. 1, 15^e éd. (Paris : Montchrestien), 2001, pp. 2 et 3, RSAC, Vol. II, Onglet 49.

79. Le principe selon lequel la Convention ne peut être interprétée en fonction des règles du droit interne dispose aussi de l'argument des appelants fondé sur l'art. 26 de la Convention. Cette disposition prévoit que les transporteurs aériens ne peuvent écarter par voie contractuelle leur responsabilité aux termes de la Convention. Il en découle, selon les appelants, que le traité ne viserait que les seules formes de responsabilité qui peuvent faire l'objet de limites contractuelles.

80. Quant aux formes de responsabilité qui peuvent ou ne peuvent être limitées par voie contractuelle, elles dépendent du droit interne de chaque pays. Rendre l'application de la Convention tributaire d'un tel critère verrait sa portée varier d'État en État, selon les normes applicables en droit interne. Cette approche détruirait l'uniformité qui est pourtant l'objectif primordial de la Convention.

81. En réalité, il est faux de prétendre, comme le font les appelants, que la Convention ne fait qu'établir un régime de responsabilité contractuelle. Au contraire, la Convention constitue un régime complet en matière de responsabilité du transporteur aérien, qu'elle soit contractuelle, extracontractuelle, statutaire ou autre. Le but de l'art. 26 de la Convention est d'assurer que le régime de responsabilité créé par la Convention représente une protection minimale d'ordre public. Il ne découle pas logiquement de cette règle, ni du texte de la Convention qu'elle s'applique uniquement à des recours qui pourraient être écartés par contrat.

82. En somme, le droit interne des pays signataires de la Convention varie. Chaque système juridique comporte des recours propres, spéciaux et adaptés aux circonstances et réalités spécifiques à l'État en cause. Ces recours peuvent être, au sein de ces pays, aussi importants que celui de l'art. 77(4) LLO. Dans certains cas, ils seront sans doute d'ordre public selon le droit interne applicable.

83. Adopter la distinction proposée par les appelants placerait le Canada à contre-courant avec ses partenaires internationaux. Elle encouragerait aussi les tribunaux de chaque pays à apporter, en fonction de considérations propres à leur droit interne, des distinctions et des exceptions au principe de l'uniformité et à la règle de l'exclusivité des recours qui en découle.

84. L'uniformité du régime international créé par la Convention serait du coup minée. Il en serait de même de toute certitude quant à la portée de la Convention, étant donné les innombrables recours prévus au droit interne de chacune des 104 parties à la Convention.

85. Voilà pourquoi l'enjeu de ce pourvoi ne se limite pas à la responsabilité d'Air Canada pour les reproches que lui adressaient les appelants. L'uniformité, la cohérence et la viabilité du régime international créé par la Convention constituent les véritables enjeux de ce pourvoi, comme la Cour d'appel fédérale l'a très justement perçu.

C) Un recours contre Air Canada n'est pas un recours de « droit public »

86. Même si la distinction opérée par le droit interne canadien entre les recours de « droit public » et de « droit privé » pouvait être retenue pour les fins de l'interprétation de la Convention, ce qui est nié, une telle distinction est inapplicable en l'espèce. Les recours des Thibodeau contre Air Canada ne peuvent être qualifiés de recours de « droit public » sans dénaturer la notion même de « droit public ».

87. Dans l'arrêt *Ward*, la juge en chef explique que le caractère de droit public du recours en dommages-intérêts contre l'État institué en vertu de l'art. 24(1) découle de l'art. 32 de la *Charte*, qui prévoit que celle-ci s'applique uniquement à l'État. Elle prend soin de préciser que l'action en dommages-intérêts de droit public ne peut s'exercer contre des représentants de l'État à titre individuel :

Il s'agit d'un recours visant à obliger l'État (autrement dit, la société) à indemniser la personne dont les droits constitutionnels ont été violés. L'action en dommages-intérêts de droit public — y compris en dommages-intérêts en matière constitutionnelle — est intentée contre l'État, et non contre ses représentants à titre individuel.⁸¹

88. Si le recours de l'art. 24(1) de la *Charte* peut être qualifié comme étant de « droit public » puisqu'exercé uniquement contre l'État, il en est autrement du recours de l'art. 77(4) LLO lorsqu'exercé, comme en l'espèce, pour réclamer des dommages-intérêts à l'encontre d'une entreprise privée.

89. Certes, le recours de l'art. 77(4) LLO est un recours statutaire. Toutefois, en ce qui concerne Air Canada, cela n'en fait pas pour autant un recours de « droit public ». Air Canada n'est pas l'État canadien, ni un mandataire de la couronne fédérale. En cas de condamnation à des dommages-intérêts, c'est Air Canada, et non l'État au nom de la société en général, qui est appelée à verser une indemnité pour un manquement à la LLO.

⁸¹ *Ward*, précité, par. 22, RSC, Vol. II, Onglet 30, p. 223 (nos soulignements).

90. C'est un truisme que le droit public régit l'État et les relations entre l'État et les justiciables. Prétendre qu'un recours, même statutaire, exercé par des individus contre une entreprise privée relève du droit public dénature la notion de « droit public ».

91. L'analogie que proposent les appelants Thibodeau entre le recours prévu à l'art. 77(4) LLO et la révision judiciaire démontre d'ailleurs que la position qu'ils défendent ne saurait tenir⁸². Cette analogie est particulièrement mal fondée, et ce, pour trois motifs. En premier lieu, la Cour a déjà précisé que le recours de l'art. 77 LLO « n'est pas une demande de révision judiciaire »⁸³.

92. Deuxièmement, comme l'indique l'arrêt *TeleZone*, invoqué par les appelants Thibodeau, il n'existe aucune relation entre un recours qui vise à contrôler la légalité des actes et des décisions de l'administration publique⁸⁴ et une action en dommages-intérêts. Comme le précise la Cour, la révision judiciaire ne permet pas l'octroi d'une compensation monétaire⁸⁵. Or, une telle condamnation est précisément ce que recherchent les appelants Thibodeau par leur recours fondé sur l'art. 77(4) LLO.

93. Troisièmement, les recours en révision judiciaire sont exclusivement de nature publique en ce qu'ils visent uniquement à contrôler la légalité ou la validité des actes et des décisions de l'administration publique. Au risque de se répéter, *Air Canada* n'est pas l'État ni l'administration publique fédérale.

94. Bref, dans la mesure où l'arrêt *TeleZone* offre des enseignements pertinents au présent litige, ceux-ci appuient plutôt la conclusion contraire à celle recherchée par les appelants – à savoir que le recours en dommages-intérêts exercé en l'espèce contre *Air Canada* ne relève ni de la révision judiciaire, ni du droit public.

ii) La portée temporelle de la Convention

95. Les appelants Thibodeau prétendent que leurs recours résultent de manquements à la LLO qui sont antérieurs aux vols internationaux en cause. Selon eux, leurs plaintes échappent à

⁸² Mémoire des appelants Thibodeau, par. 60 à 63.

⁸³ *DesRochers c. Canada (Industrie)*, [2009] 1 RCS 194, par. 35, RSC, Vol. I, Onglet 7.

⁸⁴ *Canada (Procureur général) c. TeleZone Inc.*, [2010] 3 RCS 585, par. 24 et 26, RSAC, Vol. I, Onglet 7.

⁸⁵ *TeleZone*, précité, par. 52, RSAC, Vol. I, Onglet 7.

la portée temporelle de la Convention et leurs recours en dommages-intérêts ne seraient donc pas exclus par l'art. 29 de la Convention.

96. La jurisprudence écarte à bon droit l'argument des Thibodeau suivant lequel on peut échapper au régime de la Convention en tentant de relier un incident qui se produit lors d'un vol international à une faute ou à un manquement antérieur⁸⁶.

97. La raison est évidente. Un demandeur sera presque toujours en mesure d'invoquer l'existence d'une faute ou d'un manquement causal antérieur à un incident. Le régime uniforme créé par la Convention serait irrémédiablement miné si l'on pouvait lui échapper en invoquant un artifice aussi simple. Comme l'écrit la juge Sotomayor dans l'arrêt *King*, « *Article 17 directs us to consider when and where an event takes place in evaluating whether a claim for an injury to a passenger is pre-empted* »⁸⁷.

98. Les recours en dommages-intérêts des Thibodeau visent trois incidents qui se sont produits à bord d'un vol international⁸⁸. Ils tombent directement sous la portée temporelle de la Convention.

iii) La portée de l'arrêt *IATA*

99. Les appelants Thibodeau invoquent l'arrêt *IATA*⁸⁹ de la Cour européenne de justice pour prétendre que l'octroi de dommages-intérêts en vertu de la LLO constitue une forme d'indemnisation permise par la Convention⁹⁰. Cette analogie est erronée pour deux raisons.

100. Si la Cour a conclu dans l'arrêt *IATA* que le règlement européen concernant la prise en charge immédiate des passagers en cas de délais respectait la Convention, c'est parce qu'à son avis, le champ temporel d'application du règlement était « en amont » de celui de la Convention (« *at an earlier stage* », dans la version anglaise de l'arrêt)⁹¹. La portée temporelle de la Convention ne correspondait pas à celle du règlement, évitant ainsi tout conflit. Or, tel que

⁸⁶ Voir : *O'Mara*, précité, par. 74, RSAC, Vol. II, Onglet 33; *Stott*, précité, par. 31, RSC, Vol. II, Onglet 28.

⁸⁷ *King*, précité, par. 33, RSC, Vol. I, Onglet 14 (nos soulignements).

⁸⁸ Pour la description des trois incidents en cause, voir par. 22 du Mémoire.

⁸⁹ *The Queen, à la demande de : International Air Transport Association et al. c. Department of Transport*, C-344/04, [2006] E.C.R. I-443 (*IATA*), RST, Vol. 2, Onglet 16.

⁹⁰ Mémoire des appelants Thibodeau, par. 117 ff.

⁹¹ *IATA*, précité, par. 46, RST, Vol. 2, Onglet 16; Voir : *Stott*, précité, par. 38, RSC, Vol. II, Onglet 28.

mentionné ci-haut, il est clair que les recours des Thibodeau faisant l'objet du présent appel n'échappent pas à la portée temporelle de la Convention⁹².

101. La Cour a aussi estimé dans *IATA* que le règlement et la Convention avaient des champs d'application matériels distincts. Selon la Cour, le règlement visait à imposer aux transporteurs des mesures de prise en charge standardisées et immédiates au bénéfice des passagers tandis que la Convention visait une réparation individualisée et *a posteriori* au cas par cas⁹³.

102. En prétendant que tout manquement aux droits linguistiques constitue un préjudice ou désagrément standardisé, les appelants Thibodeau déforment l'arrêt *IATA*. Même si la distinction adoptée dans cet arrêt était retenue⁹⁴, il n'en demeure pas moins que l'on ne saurait prétendre que les dommages-intérêts réclamés par les appelants Thibodeau visent « des préjudices quasiment identiques pour tous les passagers, dont la réparation peut prendre la forme d'une assistance ou d'une prise en charge, standardisées et immédiates, pour tous les intéressés par la fourniture, par exemple, de rafraîchissements, de repas, d'hébergements et d'appels téléphoniques »⁹⁵.

103. Dans la mesure où les Thibodeau ont subi un préjudice quelconque, celui-ci est foncièrement de nature individuelle et « dont la réparation exige une appréciation au cas par cas de l'ampleur des dommages causés »⁹⁶. L'arrêt *Ward* – invoqué par les appelants comme régissant leurs recours en dommages-intérêts fondés sur l'art. 77(4) LLO – prévoit d'ailleurs un cadre d'analyse applicable au cas par cas afin de déterminer si l'octroi de dommages-intérêts constitue une réparation convenable et juste et, le cas échéant, pour en évaluer le quantum⁹⁷. Selon la logique même de l'arrêt *IATA*, les recours des Thibodeau tombent sous l'empire de l'art. 29 de la Convention.

⁹² D'ailleurs, Air Canada a reconnu que le manque de service en français survenu au comptoir bagages à Toronto échappait à cette portée temporelle et n'a pas porté en appel la conclusion du jugement de première instance en appel. L'objet du présent pourvoi ne porte donc que sur les trois incidents survenus à bord de l'appareil.

⁹³ *IATA*, précité, par. 43, 44 et 47, RST, Vol. 2, Onglet 16. Voir : *Nelson et autres*, C-581/10 & C-629/10, [2010] E.C.R.I. I-0000, par. 51-52, RSAC, Vol. II, Onglet 31.

⁹⁴ Voir à ce sujet : Dempsey, P., précité, pp. 646 ff, RSAC, Vol. II, Onglet 50.

⁹⁵ *IATA*, précité, par. 43, RST, Vol. 2, Onglet 16.

⁹⁶ *IATA*, précité, par. 43, RST, Vol. 2, Onglet 16.

⁹⁷ *Ward*, précité, par. 25 à 30, 34 à 37, 39, 47 à 53 et 57, RSC, Vol. II, Onglet 30; *IATA*, précité, par. 43, RST, Vol. 2, Onglet 16; Voir à titre d'exemple l'évaluation individualisée des dommages-intérêts aux termes de la LLO dans l'affaire *Fédération Franco-Ténoise c. Procureur général du Canada*, 2006 NWTSC 20, par. 902 à 936, RSAC, Vol. I, Onglet 15.

104. C'est donc à bon droit que la Cour fédérale et la Cour d'appel fédérale ont conclu que les recours des Thibodeau étaient exclus par le texte limpide de l'art. 29 de la Convention.

B. Il n'existe aucun conflit entre l'article 29 de la Convention et la LLO

105. Les appelants plaident que si les recours des Thibodeau sont exclus par l'art. 29 de la Convention, il existe alors un conflit entre la LTA et l'art. 77(4) LLO. Selon les appelants, l'art. 77(4) doit avoir préséance en raison du caractère quasi-constitutionnel de la LLO. Le principe de l'exclusivité des recours serait donc, à leur avis, écarté.

106. En réalité, les art. 77(4) LLO et 29 de la Convention doivent s'interpréter et s'appliquer de façon harmonieuse et conformément aux obligations internationales du Canada. De plus, on ne peut déceler dans la LLO une intention législative de faire primer l'art. 77(4) sur toute autre loi fédérale, encore moins de le faire primer sur l'art. 29 de la Convention.

1. Une lecture harmonieuse de l'article 77(4) LLO et de la Convention

107. L'article 77(4) de la LLO énonce que le tribunal peut, en cas de manquement à la LLO, « accorder la réparation qu'il estime convenable et juste eu égard aux circonstances ». Cette disposition, qui accorde un pouvoir discrétionnaire important à la Cour fédérale, se concilie aisément et sans aucun conflit avec l'art. 29 de la Convention.

108. En effet, en vertu de la forte présomption de cohérence entre les lois, le tribunal doit d'abord tenter d'interpréter des textes de loi de façon conciliatrice avant de conclure à l'existence d'un conflit⁹⁸. Dans la présente affaire, il n'y a aucun conflit explicite entre les deux lois, puisque le texte de l'une ne contredit pas, à sa lecture même, celui de l'autre.

109. Ainsi, bien que la jurisprudence ait confirmé que l'octroi de dommages-intérêts constitue une forme de réparation disponible en vertu de l'art. 77(4) LLO, cet article ne limite pas le pouvoir réparateur du tribunal à cette seule forme de réparation. Au contraire, il confère plutôt une large discrétion au tribunal pour accorder la réparation qui lui paraît indiquée dans les circonstances.

⁹⁸ Sullivan, R., précité, pp. 325 à 330, RSAC, Vol. II, Onglet 54; voir aussi *Thibodeau c. Air Canada*, 2005 CF 1156, par. 87 à 93, RSC, Vol. II, Onglet 29; et Côté, P.-A., Beaulac, S. et Devinat, M., *Interprétation des lois*, 4^e éd. (Montréal : Thémis), 2009, p. 351-352, RSC, Vol. 4, Onglet 47.

110. En ce qui concerne l'art. 29 de la Convention, il ne fait qu'exclure le recours en dommages dans des circonstances très précises et définies. Les deux lois peuvent donc s'appliquer concurremment et faire l'objet d'une interprétation harmonieuse.

111. Il n'existe, par ailleurs, aucun conflit « implicite » entre l'art. 77(4) LLO et l'art. 29 de la Convention. Comme l'explique le professeur Côté⁹⁹, les cas de conflits dits « implicites » sont, en principe, rares et doivent se limiter à des situations particulières, sinon exceptionnelles, où l'interprétation harmonieuse est à toute fin pratique inconcevable.

112. À la lumière de l'abondante jurisprudence internationale quant à la portée de la règle de l'exclusivité des recours, les conséquences de l'application cumulative de l'art. 29 de la Convention et de l'art. 77(4) LLO ne sont ni déraisonnables, ni absurdes, ni surprenantes¹⁰⁰.

113. Selon les appelants, le conflit entre l'art. 77(4) LLO et l'art. 29 de la Convention découlerait du fait que la Convention exclut l'octroi de dommages-intérêts dans des cas où ils constitueraient une réparation « convenable et juste ».

114. Cet argument fausse l'analyse. Il fait abstraction du fait que l'identification d'une réparation « convenable et juste » doit être effectuée *notamment* en tenant compte de l'art. 29 de la Convention.

115. Il n'est pas nécessaire pour trancher ce pourvoi de décider si le cadre d'analyse élaboré dans l'arrêt *Ward* est applicable à l'octroi de dommages-intérêts à l'encontre d'une partie privée en vertu de l'art. 77(4) LLO. Toutefois, même en appliquant le cadre d'analyse pour l'octroi de dommages-intérêts sous l'art. 24(1) de la *Charte*, la prise en compte de règles comme celle de l'exclusivité des recours prévue dans la Convention est permise.

116. Le troisième volet du cadre d'analyse de l'arrêt *Ward* – soit l'existence de facteurs faisant contrepoids rendant l'octroi de dommages-intérêts ni convenable, ni juste¹⁰¹ – offre une assise à l'interprétation harmonieuse des art. 29 de la Convention et 77(4) LLO. Dans le contexte d'une action en dommages-intérêts contre un transporteur aérien privé, l'objectif d'uniformité du

⁹⁹ Côté, précité, p. 409, RSC, Vol. 4, Onglet 47.

¹⁰⁰ Voir *King*, précité, par. 37, RSC, Vol. I, Onglet 15; *Mizyed*, précité, *5, RSAC, Vol. II, Onglet 28; *Gibbs*, précité, *149, RSAC, Vol. I, Onglet 19.

¹⁰¹ *Ward*, précité, par. 23 à 25 et 32 à 35, RSC, Vol. II, Onglet 30.

régime de responsabilité des transporteurs aériens représente évidemment un facteur faisant contrepoids à l'octroi de tels dommages-intérêts.

117. Ainsi, le principe de l'exclusivité des recours prévu par la Convention s'applique au sein même de l'art. 77(4) LLO dans l'identification d'une mesure de réparation appropriée¹⁰².

118. Cette interprétation de l'art. 77(4) LLO présente l'avantage d'assurer le respect des obligations internationales du Canada. Or, même lorsque les tribunaux sont appelés à interpréter la *Charte*, il est reconnu qu'ils « sont légalement tenus d'éviter une interprétation du droit interne qui emporterait la contravention de l'État à ses obligations internationales, sauf quand le libellé de la loi commande clairement un tel résultat »¹⁰³.

119. Bien que l'art. 77(4) LLO confère des pouvoirs importants à la Cour fédérale, on ne peut déceler dans le texte de cette disposition, ni explicitement ni implicitement, une intention législative quelconque – et encore moins une intention non équivoque¹⁰⁴ – de contrevenir aux obligations internationales du Canada.

120. Au contraire, en modifiant la LTA pour incorporer la Convention en droit interne canadien, le Parlement a plutôt exprimé explicitement sa volonté de respecter les obligations internationales du Canada aux termes de la Convention.

121. En réalité, une interprétation de l'art. 77(4) LLO qui s'harmonise avec l'art. 29 de la Convention et les obligations internationales du Canada coule de source. Les pouvoirs réparateurs conférés par cette disposition, tout comme ceux de l'art. 24(1) de la *Charte*, n'opèrent pas dans l'abstrait et sans égard à toute autre règle de droit. Dans l'arrêt *Ward*, la juge en chef précise que l'art. 24(1) « s'applique parallèlement aux règles générales du droit commun, sans s'y substituer »¹⁰⁵. Ainsi, « les seuils et les moyens de défense issus du droit privé peuvent

¹⁰² Ce principe joue un rôle analogue à la règle voulant qu'en l'absence de mauvaise foi, l'État n'encourt aucune responsabilité pour l'adoption ou l'application de lois subséquemment jugées inconstitutionnelles : voir *Ward*, précité, par. 39, 40 et 43, RSC, Vol. II, Onglet 30.

¹⁰³ *R. c. Hape*, [2007] 2 RCS 292, par. 53; voir aussi par. 33 à 35, 55, 56, 68, 69 et 93, RSAC, Vol. II, Onglet 37.

¹⁰⁴ *Hape*, précité, par. 53, RSAC, Vol. II, Onglet 37.

¹⁰⁵ *Ward*, précité, par. 43, RSC, Vol. II, Onglet 30. Voir aussi l'arrêt *Ravndahl c. Saskatchewan*, [2009] 1 RCS 181, RSAC, Vol. II, Onglet 38, où la Cour a jugé que les règles de prescription du droit commun s'appliquent aux mesures de réparation personnelles aux termes de l'article 24(1) de la *Charte*.

aider à déterminer si l'octroi de dommages intérêts en vertu du paragraphe 24(1) est 'convenable et juste' »¹⁰⁶. C'est exactement le rôle que joue l'art. 29 de la Convention en l'espèce.

2. L'article 77(4) ne jouit pas d'un statut prépondérant

122. Même s'il existait un conflit entre les textes de lois en cause, la prétention des appelants selon laquelle l'art. 77(4) LLO jouit d'un statut prépondérant et doit donc avoir préséance sur l'art. 29 de la Convention ne saurait être retenue.

123. Il est établi que la LLO est une loi quasi constitutionnelle et que les droits linguistiques sont d'une importance fondamentale au Canada. Cependant, il ne découle pas de ces constats que toutes les dispositions de la LLO jouissent d'un statut prépondérant. En fait, le texte de la LLO et les autorités pertinentes démentent cette proposition.

124. La LLO elle-même prévoit explicitement à son art. 82 lesquelles de ses dispositions bénéficient d'un caractère prépondérant. Or, l'art. 77(4) LLO, qui relève de la partie X de la loi, ne se retrouve pas parmi elles¹⁰⁷.

125. En effet, le texte de l'art. 82 LLO limite explicitement la prépondérance de la LLO aux droits que protège cette loi, et non aux recours qu'elle prévoit. À cet égard, l'art. 82 LLO joue le même rôle que l'art. 52 de la *Charte des droits et libertés de la personne*, L.R.Q., ch. C-12 (la *Charte québécoise*), qui identifie les dispositions prépondérantes de cette législation quasi-constitutionnelle. Or, la disposition réparatrice qui se retrouve à l'art. 49 de la *Charte québécoise*, tout comme l'art. 77(4) LLO, est exclue de cette liste.

126. Dans l'affaire *Béliveau St-Jacques c. Fédération des employées et employés de services publics inc.*, la majorité de cette Cour a jugé que l'art. 49 de la *Charte québécoise* ne jouit d'aucune prépondérance législative. Dans cet arrêt, la Cour a écarté un argument en tous points analogue à celui que font valoir les appelants en l'espèce :

L'appelante oppose à ce raisonnement le caractère particulier de la *Charte*, et sa primauté relative à l'endroit des autres textes législatifs. Force est de constater, cependant, que l'art. 52 de la *Charte*, qui en affirme la prépondérance, fait défaut d'inclure l'art. 49 au sein du groupe des dispositions privilégiées. Seuls les art. 1 à

¹⁰⁶ *Ward*, précité, par. 43, RSC, Vol. II, Onglet 30.

¹⁰⁷ L'article 77(4) se distingue à cet égard de l'article 24(1) de la *Charte* qui jouit du même caractère prépondérant que toutes les autres dispositions de la Constitution canadienne : *Loi constitutionnelle de 1982*, article 52.

38 de la *Charte* ont préséance sur les autres lois, qui ne peuvent y déroger qu'expressément. Les articles 51 et 52, lus conjointement, témoignent donc de l'intention du législateur de ne pas imposer les mêmes exigences de forme pour la dérogation à l'art. 49. Cette dernière disposition, même lorsqu'elle est invoquée en raison d'une violation d'un des droits garantis aux art. 1 à 38, ne participe pas de leur prépondérance relative.¹⁰⁸

127. Par ailleurs, la jurisprudence portant spécifiquement sur la LLO confirme que la prépondérance de la LLO se limite strictement aux dispositions visées par l'art. 82. Ainsi, dans *Lavigne c. Canada (Commissariat aux langues officielles)*, cette Cour a reconnu le principe selon lequel les parties non énumérées à l'art. 82 LLO ne priment pas sur les autres lois :

[...] quoique l'art. 82 de la Loi sur les langues officielles prévoit que les dispositions des parties I à V l'emportent sur toute autre loi ou tout autre règlement fédéraux. Aucun des articles invoqués par l'appelant ne figure dans ces parties. En effet, le par. 60(1) ainsi que les art. 72, 73 et 74 se situent dans la partie IX de la loi. Les dispositions en litige dans le présent pourvoi doivent donc être conciliées et lues ensemble.¹⁰⁹

128. La Cour d'appel fédérale a repris ce principe dans l'affaire *Forum des maires de la Péninsule Acadienne c. Canada*, notant que le législateur avait clairement exprimé son intention « de ne pas assurer à chaque article ou à chaque partie de la Loi le même statut non plus que la même protection devant les tribunaux ». Selon la Cour d'appel fédérale :

Le paragraphe 82(1) est particulièrement révélateur à cet égard, puisqu'il établit la primauté de certaines parties seulement de la Loi sur toute autre loi, et la partie VII n'est pas de celles-là.¹¹⁰

129. Bref, l'art. 82 LLO reflète la décision du législateur de n'accorder un caractère prépondérant qu'aux seules parties de cette loi qui y sont énumérées. L'argumentation des appelants invite la Cour à faire violence au texte clair de l'art. 82 en ajoutant l'art. 77(4) – voire toute la partie X de la LLO – à l'énumération exhaustive qui se retrouve à cette disposition.

¹⁰⁸ *Béliveau St-Jacques c. Fédération des employées et employés de services publics inc.*, [1996] 2 RCS 345, par. 132, RSAC, Vol. I, Onglet 1 (nos soulignements). Bien que cet arrêt se retrouve dans les autorités de l'appelant Commissaire, ce dernier n'a inclus que les passages de l'opinion minoritaire de la juge L'Heureux-Dubé omettant de reproduire les passages pertinents des motifs de la majorité. Voir aussi : Brun, H., et al., *Droit constitutionnel*, 5^e éd. (Cowansville (Qué.) : Yvon Blais), 2008, pp. 941 et 942, RSAC, Vol. II, Onglet 48.

¹⁰⁹ *Lavigne c. Canada (Commissariat aux langues officielles)*, [2002] 2 RCS 53, par. 40, RSAC, Vol. I, Onglet 21 (nos soulignements).

¹¹⁰ *Forum des maires de la Péninsule Acadienne c. Canada*, [2004] 4 RCF 276, par. 25 et 26, RSAC, Vol. I, Onglet 18.

130. En tout état de cause, même si l'art. 77(4) LLO jouissait d'un caractère prépondérant, vu l'intention clairement exprimée par le législateur à l'art. 29 de la Convention et à la LTA¹¹¹ d'écarter tous les recours en dommages-intérêts existant en droit canadien autres que ceux prévus à la Convention, l'art. 77(4) devrait « céder le pas »¹¹².

3. L'exclusion d'un recours en dommages-intérêts n'affaiblit pas la protection des droits linguistiques

131. Les appelants plaident que le jugement dont appel affaiblit – voire même « éviscère »¹¹³ – les droits linguistiques au Canada. Cet argument ne résiste pas à l'analyse tant du point de vue juridique que du point de vue factuel.

132. Il importe, en premier lieu, de ne pas exagérer la portée de ce qui est en cause en l'espèce. La Convention et son art. 29 ne visent que le transport aérien international pour la portion temporelle de l'embarquement, du vol et du débarquement. De plus, la règle d'exclusivité ne vise que les recours en dommages-intérêts. Air Canada demeure donc en tout temps assujettie à toutes les obligations substantielles de la partie IV de la LLO.

133. Le pouvoir de la Cour fédérale d'octroyer des dommages-intérêts sous l'art. 77(4) LLO demeure intact en ce qui concerne le transport aérien domestique. Par ailleurs, en cas de transport aérien international, toute la gamme des mesures de réparation « convenables et justes » autorisées par l'art. 77(4) LLO demeure en principe disponible, à la seule exception d'une condamnation à des dommages-intérêts.

134. L'exclusion du seul recours en dommages-intérêts en cas de transport aérien international n'affecte pas non plus les vastes pouvoirs du Commissaire de faire enquête sur Air Canada, en raison d'une plainte ou de son propre chef, de formuler des recommandations, et de faire rapport au Gouverneur en conseil ou au Parlement lorsqu'il estime que ses recommandations n'ont pas donné lieu à des mesures appropriées¹¹⁴.

¹¹¹ Voir *Sidhu*, précité, p. 202, RSAC, Vol. II, Onglet 42.

¹¹² *Béliveau St-Jacques*, précité, par. 132, RSAC, Vol. I, Onglet 1.

¹¹³ Mémoire des appelants Thibodeau, par. 144.

¹¹⁴ Voir les art. 56, 63 et 65 LLO.

135. Par ailleurs, il est faux de prétendre que l'exclusion du recours en dommages-intérêts ne laisse aux appelants Thibodeau que des lettres d'excuses à titre de mesure de réparation¹¹⁵. Ceux-ci négligent de mentionner qu'ils ont aussi reçu :

1. Des dommages-intérêts de 1 500 \$ chacun pour le manquement à la LLO lors de l'incident au comptoir de bagages à l'aéroport de Toronto. Puisque non relié au transport aérien international, Air Canada n'a pas porté cette condamnation en appel. Cette somme est supérieure à la valeur des billets acquis par les Thibodeau pour leurs vols internationaux¹¹⁶;
2. La somme de 6 982,19 \$ à titre de dépens; et
3. Un jugement déclaratoire à l'effet qu'Air Canada a manqué aux obligations que lui impose la partie IV de la LLO.

136. Il est erroné de banaliser, comme le font les appelants, un jugement déclaratoire à titre de mesure de réparation « convenable et juste » en cas de manquement à la LLO. En effet, même en cas de violation de droits garantis par la *Charte*, le jugement déclaratoire représente dans de nombreux cas la mesure de réparation idoine. Ainsi, dans l'arrêt *Canada (Premier ministre) c. Khadr*, la Cour remarque qu'en matière de droits constitutionnels, le jugement déclaratoire représente « une forme efficace et souple de règlement des véritables litiges »¹¹⁷.

137. Aussi, dans l'arrêt *Ward*, bien que le demandeur ait reçu des dommages-intérêts pour une fouille à nu abusive, la Cour a aussi jugé qu'un jugement déclaratoire fondé sur l'art. 24(1) de la *Charte* était une réparation convenable et juste pour la saisie abusive de sa voiture¹¹⁸.

138. Air Canada ne nie aucunement que des dommages-intérêts représentent un outil important pour assurer le respect des droits et peuvent être, dans des cas non visés par l'art. 29 de la convention, une mesure de réparation appropriée. Toutefois, la prétention des appelants selon laquelle seule la possibilité d'une condamnation en dommages-intérêts permet d'assurer la protection des droits constitutionnels et linguistiques des Canadiens ne résiste pas à l'analyse.

¹¹⁵ Voir mémoire des appelants Thibodeau, par. 44.

¹¹⁶ Affidavit de Marie-Claude Roy, par. 11 à 17, DA, Vol. VII, pp. 122 à 123.

¹¹⁷ *Canada (Premier ministre) c. Khadr*, [2010] 1 RCS 44, par. 46, RSAC, Vol. I, Onglet 6.

¹¹⁸ *Ward*, précité, par. 78, RSC, Vol. II, Onglet 30.

139. En réalité, l'exclusion du seul recours en dommages-intérêts dans le seul cas du transport aérien international n'affaiblit aucunement les droits linguistiques des Canadiens. La présente affaire en offre l'illustration. Avant même l'audition devant la Cour fédérale, Air Canada avait déjà apporté tous les correctifs mentionnés aux paragraphes 23 à 25 afin d'éviter une répétition des manquements ayant donné lieu aux plaintes des Thibodeau.

C. L'émission d'une ordonnance structurelle constitue une erreur de principe et de droit

140. La juge de première instance a prononcé deux ordonnances de nature mandatoire à titre de mesures de réparation.

141. Dans un premier temps, la première juge a ordonné à Air Canada de faire tous les efforts nécessaires pour respecter la partie IV de la LLO. La Cour d'appel fédérale a annulé cette ordonnance jugeant qu'elle était illégale. Les appelants ne présentent aucun argument attaquant cette conclusion cette abstention se comprend aisément, pour les motifs exprimés par la Cour d'appel fédérale auxquels Air Canada n'estime pas nécessaire d'ajouter¹¹⁹.

142. Dans un deuxième temps, la juge de première instance a ordonné à Air Canada de mettre sur pied un système de surveillance lui permettant d'identifier, de documenter et de quantifier d'éventuels manquements à ses obligations linguistiques (**l'Ordonnance structurelle**). Cette ordonnance a elle aussi été annulée par la Cour d'appel fédérale.

143. L'appelant Commissaire conteste l'annulation de l'Ordonnance structurelle. À son avis, la Cour d'appel fédérale se serait substituée à la première juge en analysant les faits *de novo*¹²⁰. Ce reproche est infondé. Dans l'arrêt de principe *Doucet-Boudreau c. Nouvelle-Écosse*, cette Cour a identifié les quatre facteurs qui doivent être pris en considération dans l'évaluation du caractère convenable et juste d'une mesure de réparation¹²¹ :

1. Elle doit défendre utilement le droit en cause et être adaptée à l'expérience vécue par le demandeur;

¹¹⁹ CAF, par. 55 à 60, DA, Vol. II, pp. 68 à 70.

¹²⁰ Mémoire du Commissaire aux langues officielles du Canada, par. 131-136 ; Mémoire de Michel et Lynda Thibodeau, par. 20.

¹²¹ *Doucet-Boudreau c. Nouvelle-Écosse (Ministère de l'éducation)*, [2003] 3 RCS 3, par. 55 à 58, RSAC, Vol. I, Onglet 12. Cette Cour a élaboré ces facteurs dans le cadre de l'art. 24 de la *Charte*. Le libellé de l'art. 77(4) LLO y étant pratiquement identique, l'éclairage de cette Cour est donc pertinent en l'espèce. Voir *Le forum des maires de la Péninsule Acadienne*, précité, par. 56-59, RSAC, Vol. I, Onglet 18.

2. Elle doit être légitime dans le cadre de notre démocratie et respecter la séparation des fonctions;
3. Elle doit être de nature judiciaire et **respecter** l'expertise des tribunaux; et
4. Elle ne **doit** pas causer de grandes difficultés sans rapport avec la défense du droit.

144. En l'espèce, la Cour d'appel fédérale, tout en notant à bon droit la très faible valeur probante de la preuve administrée en première instance¹²², a correctement conclu à l'aune de ces quatre facteurs que les motifs de la première juge étaient entachés d'erreurs¹²³. Comme l'a enseigné cette Cour dans *Doucet-Boudreau*, une cour d'appel doit intervenir en cas « d'erreur commise sur le plan du droit ou des principes par l[a] juge de première instance »¹²⁴.

1. L'application des facteurs guidant la détermination d'une réparation convenable et juste au cas présent

i) L'ordonnance ne respecte pas la séparation des fonctions (2^e facteur)

145. Dans *Doucet-Boudreau*, cette Cour a affirmé que le juge « doit s'efforcer de respecter la séparation des fonctions entre le législatif, l'exécutif et le judiciaire et les rapports qui existent entre ces trois pouvoirs »¹²⁵. Ainsi, les tribunaux ne doivent pas « s'écarter[r] indûment et inutilement de leur rôle consistant à trancher des différends »¹²⁶.

146. L'ordonnance structurelle tire son origine de l'arrêt *Brown c. Board of Education*¹²⁷, dans lequel la Cour suprême des États-Unis, après avoir ordonné la déségrégation des écoles¹²⁸, a enjoint aux tribunaux inférieurs de tout mettre en œuvre pour réaliser cette déségrégation. Dans cette affaire, c'est le refus catégorique des fonctionnaires de respecter les droits constitutionnels

¹²² CAF, par. 70 et 71, DA, Vol. II., p. 73.

¹²³ CAF, par. 63-76, DA, Vol. II, pp. 72-79. La juge de première instance a énoncé les facteurs généraux développés dans *Doucet-Boudreau* au début de son jugement, mais ne s'y est pas référée pour déterminer s'il était convenable et juste de rendre une ordonnance structurelle en l'espèce (voir CF, par. 39-40 et 145-155, DA, Vol. I, pp. 25 à 27 et 71 à 80).

¹²⁴ *Doucet-Boudreau*, précité, par. 87, RSAC, Vol. I, Onglet 12.

¹²⁵ *Doucet-Boudreau*, précité, par. 56, RSAC, Vol. I, Onglet 12.

¹²⁶ *Doucet-Boudreau*, précité, par. 56, RSAC, Vol. I, Onglet 12.

¹²⁷ *Brown c. Board of Education (Brown 2)*, 349 U.S. 294 (1955), RSAC, Vol. I, Onglet 5.

¹²⁸ *Brown c. Board of Education (Brown 1)*, 347 U.S. 493 (1954), RSAC, Vol. I, Onglet 4.

des individus de race noire qui a entraîné la nécessité de rendre des ordonnances structurelles, et ce, afin d'honorer le principe de la primauté du droit¹²⁹.

147. En prononçant une ordonnance structurelle en l'espèce, la première juge a erré en faisant abstraction de la nature et de la vocation particulière et constitutionnelle d'une telle mesure de réparation. De par sa nature, l'ordonnance structurelle est dirigée contre l'État. Elle existe comme mesure exceptionnelle afin d'assurer le respect par l'exécutif d'une obligation constitutionnelle fondamentale. Lorsque l'exécutif refuse ou est incapable de mettre en œuvre une telle obligation, l'intervention du pouvoir judiciaire devient nécessaire pour assurer la primauté du droit et le respect par l'État de la Constitution.

148. En l'espèce, la situation est tout autre. Les obligations constitutionnelles de l'État canadien ne sont aucunement en cause. De plus, comme nous l'avons vu, nombreux sont les mécanismes disponibles pour assurer la mise en œuvre des obligations linguistiques d'Air Canada aux termes de la LLO et qui lui sont imposés par l'art. 10 LPPCAC, si cela s'avérait nécessaire.

149. Afin de respecter le rôle institutionnel des tribunaux et étant donné le caractère hautement intrusif d'une ordonnance structurelle, il est reconnu que cette dernière revêt un caractère exceptionnel et n'est octroyée qu'en dernier recours¹³⁰. Ce remède est disponible uniquement lorsque justifié par la gravité de la situation, c'est-à-dire dans le cas d'un historique de refus catégorique, d'absence de volonté ou d'atermoiement à adresser une violation chronique, persistante et systémique des droits fondamentaux et qui, en l'absence d'intervention du tribunal, met en péril l'exercice même d'un droit, voire la survie d'une minorité linguistique¹³¹.

¹²⁹ Gewirtz, P., *Remedies and Resistance*, (1983) 92 Yale L.J. 585, p. 588, RSAC, Vol. II, Onglet 51.

¹³⁰ *Mahe c. Alberta*, [1990] 1 RCS 342, p. 393, RSAC, Vol. I, Onglet 26; *Fédération franco-ténoise c. Canada (Attorney General)*, 2008 NWTCA 6, par. 90, RSAC, Vol. I, Onglet 16; Sharpe, Robert J., *Injunctions and Specific Performance*, 2nd ed., Looseleaf Edition, Toronto (Ont.), Thomson Reuters Canada, 2012, p. 3-88, RSAC, Vol. II, Onglet 53; Otis, G., *La Charte et la modification des programmes gouvernementaux : l'exemple de l'injonction structurelle en droit américain*, (1990-91) 36 R. D. McGill 1348, p. 1354, RSAC, Vol. II, Onglet 52.

¹³¹ *Renvoi : Droits linguistiques au Manitoba*, [1985] 1 RCS 721, pp. 732-734, RSAC, Vol. II, Onglet 40; *Marchand c. Simcoe County Board of Education et al.*, [1986] OJ no 714, par. 3-9 et 105-110, RSAC, Vol. II, Onglet 27; *Lavoie c. Nova Scotia (Attorney General)*, [1988] NSJ no 102, pp. 400 et 403, RSAC, Vol. I, Onglet 22; *Fédération franco-ténoise*, précité, par. 27-30, 53, 55, 86, 89, 96-97 et 104, RSAC, Vol. I, Onglet 16; *Conseil des écoles séparées catholiques romaines de Dufferin et Peel c. Ontario (Ministre de l'éducation et de la formation)*, [1996] OJ no 2476, par. 8-9, RSAC, Vol. I, Onglet, 10; *Doucet-Boudreau c. Nova Scotia (Department of Education)*, [2000] N.S.J. no 191, par. 202, 204, 205, 210, 215, 216, 218 et 229, RSAC, Vol. I, Onglet 13.

150. L'arrêt *Doucet-Boudreau* offre une illustration du degré de gravité requis pour justifier une ordonnance structurelle. Dans cette affaire, c'est le contexte historique, le taux d'assimilation élevé des Acadiens en Nouvelle-Écosse et les attermolements interminables du gouvernement à remplir ses obligations seize ans après la constitutionnalisation des droits linguistiques qui ont justifié l'émission d'une ordonnance structurelle¹³².

151. Or, la situation en l'espèce diffère radicalement de l'affaire *Doucet-Boudreau*¹³³. En premier lieu, l'ordonnance prononcée par la première juge visait de façon inédite une entreprise privée. En outre, la première juge elle-même avait expressément noté les efforts importants mis de l'avant par Air Canada ainsi que les améliorations réalisées par celle-ci¹³⁴.

152. **À aucun moment la juge de première instance n'a-t-elle conclu à l'existence d'un refus catégorique, d'absence de volonté ou d'attermolement de la part d'Air Canada à corriger une situation de manquement à ses obligations linguistiques qui serait chronique, persistante et systémique, ou encore qui contribuerait à un risque d'assimilation.** Nous sommes loin des situations factuelles ayant justifié dans le passé l'émission d'une ordonnance structurelle, ce que la première juge semble d'ailleurs avoir reconnu¹³⁵. Par ailleurs, contrairement à ces affaires, aucune preuve d'experts ne fut administrée devant la première juge afin d'établir la nécessité et l'utilité d'une ordonnance structurelle¹³⁶.

153. En effet, bien que la juge de première instance ait conclu à l'existence de manquements aux obligations linguistiques d'Air Canada, elle a pris soin de noter que sa conclusion « ne [devait] pas être comprise comme étant un constat d'un problème généralisé au sein de l'organisation »¹³⁷. La première juge n'a pas et ne pouvait donc conclure à l'inefficacité de tout autre remède – conclusion nécessaire pour l'octroi d'une mesure réparatrice de dernier recours.

¹³² *Doucet-Boudreau*, précité, par. 3-6, 29, 37-39 et 64-67, RSAC, Vol. I, Onglet 12.

¹³³ CF, par. 145; voir également par. 155, DA, Vol. I, p. 80.

¹³⁴ CF, par. 145; voir également par. 150, 153 et 155, DA, Vol. I, pp. 76, 79 et 80.

¹³⁵ CF, par. 155, DA, Vol. I, p. 80.

¹³⁶ *Doucet-Boudreau*, précité, par. 82-93, RSAC, Vol. I, Onglet 13; *Fédération franco-ténoise*, précité, par. 95 à 108, RSAC, Vol. I, Onglet 15; *Doucet c. Canada*, [2005] 1 RCF 671, par. 27, RSAC, Vol. I, Onglet 11.

¹³⁷ CF, par. 153, DA, Vol. I, p. 79 (nos soulignements).

154. La conclusion de la première juge à l'effet que « tout n'est pas parfait et qu'il y a encore du chemin à faire »¹³⁸, n'était certes pas suffisante pour permettre au tribunal de première instance de passer outre la séparation des fonctions entre le législatif, l'exécutif et le judiciaire, de s'écarter de son rôle institutionnel qui consiste à régler des différends et de s'ingérer dans la gestion d'une entreprise privée¹³⁹. Or, même dans un cas impliquant l'État dans lequel seraient en cause des droits fondamentaux constitutionnels, l'incapacité de l'exécutif d'atteindre la perfection ne saurait justifier une ordonnance de nature structurelle.

155. Par ailleurs, les actions de l'appelant Commissaire contredisent sa prétention à l'effet qu'il existe chez Air Canada un problème d'une telle gravité qu'une ordonnance structurelle serait justifiée. En effet, suite aux événements en cause, le Commissaire n'a pas jugé utile de saisir la Cour fédérale d'un recours en vertu de l'art. 78 LLO mais a plutôt décidé d'effectuer une vérification chez Air Canada. Au terme de cette vérification, le Commissaire s'est même déclaré satisfait des mesures adoptées par Air Canada pour donner suite à ses recommandations¹⁴⁰. Le Commissaire est mal venu de prétendre qu'une ordonnance structurelle est nécessaire.

ii) L'ordonnance ne défend pas utilement le droit en cause (1^{er} facteur)

156. Dans *Doucet-Boudreau*, cette Cour a également affirmé qu'une réparation « doit être adaptée à l'expérience vécue par le demandeur et tenir compte des circonstances de la violation ou de la négation du droit en cause »¹⁴¹. Or, en l'espèce ce critère n'est pas respecté.

157. En effet, il n'existe aucun lien entre l'Ordonnance structurelle et les plaintes des Thibodeau. Ces plaintes visent l'absence de service en langue française lors de certains vols internationaux et au comptoir des bagages à l'aéroport de Toronto. Quant à l'Ordonnance structurelle, elle exige l'instauration de procédures et d'un système de surveillance visant à identifier, documenter et quantifier d'éventuelles violations aux obligations linguistiques d'Air Canada.

¹³⁸ CF, par. 146, DA, Vol. I, pp. 76 à 77. La juge de première instance a d'ailleurs elle-même reconnu « qu'il est impossible d'atteindre la perfection et, malgré tous les efforts, il pourra toujours y avoir des ratés » : CF, par. 153, DA, Vol. I, p. 79.

¹³⁹ *Doucet-Boudreau*, précité, par. 56, RSAC, Vol. I, Onglet 12.

¹⁴⁰ Rapport du Commissaire aux langues officielles, septembre 2011, DA, Vol. VIII, pp. 101 et 129 à 134. Il importe de noter qu'aucune des recommandations du Commissaire ne visait la mise en place d'un système de surveillance de la nature de celui ordonné par la première juge.

¹⁴¹ *Doucet-Boudreau*, précité, par. 55, RSAC, Vol. I, Onglet 12.

158. Or, à la lecture même de cette ordonnance, il est apparent que celle-ci ne permet aucunement d'éviter des manquements à la LLO, mais vise plutôt à créer un système pour les identifier après coup. En prononçant une ordonnance n'ayant même pas une relation ténue avec l'objet des plaintes dont elle a été saisie, la première juge a commis une erreur de principe. Tout comme l'avait fait le Tribunal des droits de la personne dans l'arrêt *Moore*, la juge de première instance, en l'espèce, s'est transformée en commission d'enquête au lieu de remplir son rôle qui consiste à trancher des différends¹⁴².

159. De plus, comme l'a fait observer cette Cour dans l'arrêt *DesRochers*, « toute réparation, [...] doit être adaptée aux circonstances qui existent au moment de l'ordonnance [...] [L]e remède variera selon que la violation perdure ou non »¹⁴³.

160. Or, au moment de l'Ordonnance structurelle, Air Canada avait déjà pris toutes les mesures nécessaires pour éviter que les manquements ayant mené aux plaintes des Thibodeau ne se reproduisent. Notamment, Air Canada avait exigé que Jazz corrige la lacune dans son système d'affectation des agents de bord afin d'assurer que des agents de bord bilingues soient automatiquement affectés à tous les vols à demande importante¹⁴⁴.

161. Dans les circonstances, une ordonnance structurelle n'avait plus d'objet et la première juge a erré en droit en omettant de prendre en compte la situation telle qu'elle existait au moment du prononcé de son ordonnance¹⁴⁵.

iii) L'ordonnance ne fait pas appel à la fonction et aux pouvoirs des tribunaux (3^e facteur)

162. Dans *Doucet-Boudreau*, cette Cour a affirmé qu'un tribunal doit éviter de « se lance[r] dans des types de décision ou de fonction pour lesquels il n'est manifestement pas conçu ou n'a pas l'expertise requise »¹⁴⁶.

163. En dépit des enseignements de cette Cour, la juge de première instance s'est arrogée un rôle qui n'était pas le sien et a usurpé « les tâches pour lesquelles d'autres personnes ou

¹⁴² *Moore c. Colombie-Britannique (Éducation)*, [2012] 3 RCS 360, par. 57 et 64, RSAC, Vol. II, Onglet 29.

¹⁴³ *DesRochers*, précité, par. 37, RSC, Vol. I, Onglet 7; Voir également *Le forum des maires*, précité, par. 20, 53 et 74 à 85, RSAC, Vol. I, Onglet 18.

¹⁴⁴ Affidavit de Manon Stuart, 14 juin 2010, par. 61 et suivants, DA, Vol. VII, pp. 68 et suivantes; Affidavit de Chantal Dugas, 14 juin 2010, par. 26-27, DA, Vol. VII, p. 93.

¹⁴⁵ Comme l'illustre le par. 150 de ses motifs : CF, par. 150, DA, Vol. I, p. 78.

¹⁴⁶ *Doucet-Boudreau*, précité, par. 57, RSAC, Vol. I, Onglet 12.

organismes sont mieux qualifiés »¹⁴⁷, dont notamment le Commissaire exerçant ses pouvoirs aux termes de la LLO, le Gouverneur en conseil ou encore le Parlement.

164. Le rôle des tribunaux consiste à assurer le respect des obligations imposées par la loi. Dans le cas présent, une mesure réparatrice convenable et juste devait obligatoirement viser à mettre en œuvre un droit ou une obligation prévu à la LLO. Or, la mise sur pied d'un système de surveillance ne fait aucunement partie des obligations imposées à Air Canada aux termes de la LLO et n'a aucune relation avec les manquements faisant l'objet des plaintes soumises à la Cour fédérale.

165. La première juge a donc erré en droit en se substituant au législateur et en inventant de toute pièce une nouvelle obligation qui n'est pas prévue à la LLO et qui au surplus s'applique uniquement à Air Canada.

iv) L'ordonnance cause de grandes difficultés sans rapport avec la défense des droits en cause (4^e facteur)

166. Dans *Doucet-Boudreau*, cette Cour a jugé que « [l]a réparation ne doit pas causer de grandes difficultés sans rapport avec la défense du droit »¹⁴⁸.

167. À supposer même que les conditions d'émission de l'Ordonnance structurelle aient été satisfaites, l'ordonnance en question est néanmoins invalide car elle est imprécise et vague. Elle expose Air Canada à un risque d'outrage alors qu'elle n'est pas en mesure de déterminer exactement ce qu'il lui faut accomplir pour s'y conformer.

168. À ce sujet, cette Cour a déjà établi qu'une telle ordonnance mandatoire n'est valide que si elle est claire et spécifique dans sa définition des actes devant être accomplis¹⁴⁹.

169. Force est de constater que l'Ordonnance structurelle n'a pas la clarté nécessaire pour assurer sa validité. En effet, celle-ci n'expose pas clairement les actes qu'Air Canada doit poser afin de s'y conformer. Quelles sont ces « procédures » et ce « système de surveillance adéquats » qui permettront de « rapidement identifier, documenter et quantifier d'éventuelles violations à ses obligations linguistiques »?

¹⁴⁷ *Doucet-Boudreau*, précité, par. 34, RSAC, Vol. I, Onglet 12.

¹⁴⁸ *Doucet-Boudreau*, précité, par. 58, RSAC, Vol. I, Onglet 12 (nos soulèvements).

¹⁴⁹ *Pro Swing Inc. c. Elta Golf Inc.*, [2006] 2 RCS 612, par. 24, RSAC, Vol. II, Onglet 36; Voir aussi Sharpe, précité, p. 1-18, RSAC, Vol. II, Onglet 53.

170. Est-ce qu'un système d'assurance de qualité par inspections aléatoires suffit, ou faut-il une méthode systématique qui permet de documenter chaque « éventuelle » violation? Si oui, comment Air Canada pourra-t-elle identifier et documenter chacune de ces éventuelles violations? Puisque l'obligation imposée par l'Ordonnance structurelle ne trouve aucune assise dans la LLO, Air Canada ne peut pas se tourner vers le texte de la loi pour identifier avec précision ce qui est exigé de sa part.

171. La réponse ne pourrait venir que de l'interprétation de cette ordonnance par le juge chargé d'entendre une éventuelle requête en outrage. Il s'agit là de la définition même d'une ordonnance imprécise. Pour ce seul motif, c'est à bon droit que la Cour d'appel fédérale a annulé l'Ordonnance structurelle.

PARTIE IV - LES DÉPENS

172. Air Canada n'a pas réclamé les dépens devant les instances inférieures et elle ne les demande pas non plus devant la présente Cour.

PARTIE V - ORDONNANCE RECHERCHÉE

173. Pour tous ces motifs, Air Canada sollicite une ordonnance rejetant les appels du Commissaire et des Thibodeau.

Fait à Montréal, le 18 octobre 2013

(S) LOUISE-HÉLÈNE SÉNÉCAL

(S) PIERRE BIENVENU

Louise-Hélène Sénécal

Pierre Bienvenu, Ad.E.

PARTIE VI - LA TABLE DES SOURCES

Jurisprudence	Paragraphe(s)
<i>Béliveau St-Jacques c. Fédération des employées et employés de services publics inc.</i> , [1996] 2 RCS 345	..... 126, 130
<i>Bloom c. Alaska Airlines</i> , 36 Fed. Appx. 278, 2002 WL 1136727 (9 th Cir. 2002)	..... 51
<i>Brandt c. American Airlines</i> , 2000 WL 288393 (N.D. Cal.)	..... 65
<i>Brown c. Board of Education (Brown 1)</i> , 347 U.S. 483 (1954)	..... 145
<i>Brown c. Board of Education (Brown 2)</i> , 349 U.S. 294 (1955)	..... 145
<i>Canada (Premier ministre) c. Khadr</i> , [2010] 1 RCS 44	..... 136
<i>Canada (Procureur général) c. TeleZone Inc.</i> , [2010] 3 RCS 585	..... 92, 94
<i>Carey c. United Airlines</i> , 255 F. 3d 1044 (9 th Cir. 2001)	..... 51
<i>Chau c. Delta (2003)</i> , 67 OR (3d) 108 (Ont. S.C.)	..... 51
<i>Connaught Laboratories Ltd. c. British Airways</i> , (2002), 61 OR (3d) 204 (C.S.); confirmé en appel (2005), 77 O.R. (3d) 34 (C.A.)	..... 47, 75
<i>Conseil des écoles séparées catholiques romaines de Dufferin et Peel c. Ontario (Ministre de l'éducation et de la formation)</i> , [1996] OJ no 2476	..... 148
<i>DesRochers c. Canada (Industrie)</i> , [2009] 1 RCS 194	..... 91, 159
<i>Doucet c. Canada</i> , [2005] 1 RCF 671	..... 152
<i>Doucet-Boudreau c. Nouvelle-Écosse (Ministère de l'éducation)</i> , [2003] 3 RCS 3	..... 143-145, 1, 151, 154, 156, 162, 163, 166
<i>Doucet-Boudreau c. Nova Scotia (Department of Education)</i> , [2000] N.S.J. no 191	..... 152, 148
<i>El Al Israel Airlines Ltd. c. Tseng</i> , 525 U.S. 155	..... 40, 47, 50, 54, 74
<i>Fédération franco-ténoise c. Procureur général du Canada</i> , 2006 NWTSC 20	..... 103, 152

Jurisprudence	Paragraphe(s)
<i>Fédération franco-ténoise c. Canada (Attorney General)</i> , 2008 NWTCA 6	148
<i>Ford c. Malaysian Airlines Systems Berhad</i> , [2013] EWCA Civ. 1163	47, 51
<i>Forum des maires de la Péninsule Acadienne c. Canada (Agence d'inspection des aliments)</i> , [2004] 4 RCF 276	128, 143, 154, 159
<i>Gibbs c. American Airlines, Inc.</i> , 191 F. Supp. 2d 144 (2002 – D.C.)	51, 65, 67 112
<i>In re Deep Vein Thrombosis and Air Travel Group Litigation</i> , [2006] 1 AC 495	38, 40, 45, 47, 51, 74
<i>King c. American Airlines Inc.</i> , 284 F. 3d 352 (2002 – U.S.CA. 2 nd Cir.)	40, 53, 65, 66, 68, 97, 112
<i>Lavigne c. Canada (Commissariat aux langues officielles)</i> , [2002] 2 RCS 53	127
<i>Lavoie c. Nova Scotia (Attorney General)</i> , [1988] NSJ no 102	148
<i>Lee c. American Airlines Inc.</i> , 2002 U.S. Dist. LEXIS 12029, appel rejeté 355 F.3d 386 (5 th Cir. 2004)	51
<i>Lemieux c. Halifax International Airport Authority</i> , 2011 NSSC 396	51
<i>Lukács c. United Airlines</i> , 2009 MBCA 111	47, 51
<i>Mahe c. Alberta</i> , [1990] 1 RCS 342	148
<i>Marchand c. Simcoe County Board of Education et al.</i> , [1986] OJ no 714	148
<i>Mizyed c. Delta Airline</i> , 2012 U.S. Dist. LEXIS 66848 (E.D. LA)	65, 112
<i>Moore c. Colombie-Britannique (Éducation)</i> , [2012] 3 RCS 360	158
<i>Morris c. KLM Royal Dutch Airlines</i> , [2002] 2 AC 628 (H.L.)	38, 47, 74
<i>Nelson et autres</i> , C-581/10 & C-629/10, [2010] E.C.R.I. I-0000	101
<i>Nobre c. American Airlines</i> , 2009 WL 5125976 (S.D. Fla)	65
<i>O'Mara c. Air Canada</i> , 2013 ONSC 2931	40, 47, 51, 96
<i>Plourde c. Service aérien FBO inc. (Skyservice)</i> , 2007 QCCA 739	47
<i>Potgieter c. British Airways</i> , [2005] ZAWCHC 5	51

Jurisprudence**Paragraphe(s)**

<i>Pro Swing Inc. c. Elta Golf Inc.</i> , [2006] 2 RCS 612	..... 168
<i>R. c. Hape</i> , [2007] 2 RCS 292	..... 118-119
<i>Ravndahl c. Saskatchewan</i> , [2009] 1 RCS 181	..... 121
<i>Recchia c. K.L.M. Lignes aériennes royales néerlandaises</i> , [1999] RJQ 2024 (C.S.)	..... 40, 47
<i>Renvoi : Droits linguistiques au Manitoba</i> , [1985] 1 RCS 721	..... 148
<i>Rozenberg c. Air Canada</i> , Arrêt du 14 juin 2007, Cour de Cassation (1 ^{ère} ch. civ.)	..... 51
<i>Sidhu c. British Airways plc</i> , [1997] 1 All ER 193	..... 41, 48-50, 55, 56, 130
<i>Simard c. Air Canada</i> , 2007 QCCS 4452	..... 51
<i>Stott c. Thomas Cook Tour Operators Ltd.</i> , [2012] EWCA Civ. 66	..... 47, 65, 96, 100
<i>The Queen, à la demande de : International Air Transport Association et al. c. Department of Transport</i> , C-344/04, [2006] E.C.R. I-443	..... 99-103
<i>Thibodeau c. Air Canada</i> , 2005 CF 1156	..... 108
<i>Tondriau c. Cie Air India</i> , [1977] R.F.D.A. 193 (Cass. Belg.)	..... 40, 75
Tribunal des conflits, 8 février 1873, <i>Blanco</i> – 1 ^{er} supplt – Rec. Lebon p. 61	..... 77
<i>Vancouver (Ville) c. Ward</i> , [2010] 2 RCS 28	..... 70, 87, 103, 115-117, 121, 137
<i>Walton c. MyTravel Canada Holding Inc.</i> , [2006] SJ no 373 (S.C.Q.B.)	..... 51
<i>Yugraneft Corp. c. Rexx Management Corp.</i> , [2010] 1 RCS 649	..... 44, 71-73

Doctrine**Paragraphe(s)**

Brun, H., et al., <i>Droit constitutionnel</i> , 5e éd. (Cowansville (Qué.) : Yvon Blais), 2008 126
---	-----------

Doctrine	Paragraphe(s)
Chapus, R., <i>Droit administratif général</i> , t. 1, 15 ^e éd. (Paris : Montchrestien), 2001	..... 77
Chassot, L., « <i>L'article 29 de la Convention de Montréal, Clef de voûte de la responsabilité du transporteur aérien international</i> », Mémoire de maîtrise en droit, Université McGill, Montréal, 2009	..... 52
Côté, P.-A., Beaulac, S. et Devinat, M., <i>Interprétation des lois</i> , 4 ^e éd. (Montréal : Thémis), 2009	..... 108, 111
Dempsey, P., <i>Aviation Liability Law</i> , 2 nd ed., 2013, LexisNexis	..... 46, 48, 102
Gewirtz, P., <i>Remedies and Resistance</i> , (1983) 92 Yale L.J. 585	..... 145
Otis, G., <i>La Charte et la modification des programmes gouvernementaux : l'exemple de l'injonction structurelle en droit américain</i> , (1990-1991) 36 R. D. McGill 1348	..... 148
Sharpe, Robert J., <i>Injunctions and Specific Performance</i> , 2 nd ed., Looseleaf Edition, Toronto (Ont.), Thomson Reuters Canada, 2012	..... 148, 168
Sullivan, R., <i>Sullivan on the Construction of Statutes</i> , 5 th ed. (Markham : LexisNexis), 2008	..... 44, 108

PARTIE VII - LES LOIS ET RÈGLEMENTS

	<u>Page</u>
<i>Loi constitutionnelle de 1982, Annexe B de la Loi de 1982 sur le Canada (R-U) , 1982, c. 11.....</i>	45
<i>Charte des droits et libertés de la personne, L.R.Q., ch. C-12</i>	57
<i>Convention de Vienne sur le droit des traités, R.T. Can. 1980 n° 37</i>	61
<i>Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada, L.R.C. (1985) ch. 35 (4^e suppl.).....</i>	67
<i>Loi sur le transport aérien, L.R.C. 1985, ch. C-26</i>	72
<i>Loi sur les langues officielles, L.R.C. 1985, ch. 31 (4^e suppl.)</i>	88
<i>Règlement sur les langues officielles – communications avec le public et prestation des services, DORS/92-48</i>	96

Table analytique

Article		Page
	LOI CONSTITUTIONNELLE DE 1982	
	PARTIE I	
	CHARTRE CANADIENNE DES DROITS ET LIBERTÉS	53
	GARANTIE DES DROITS ET LIBERTÉS	53
1	Droits et libertés au Canada	53
	LIBERTÉS FONDAMENTALES	53
2	Libertés fondamentales	53
	DROITS DÉMOCRATIQUES	54
3	Droits démocratiques des citoyens	54
4	Mandat maximal des assemblées	54
5	Séance annuelle	54
	LIBERTÉ DE CIRCULATION ET D'ÉTABLISSEMENT	54
6	Liberté de circulation	54
	GARANTIES JURIDIQUES	55
7	Vie, liberté et sécurité	55
8	Fouilles, perquisitions ou saisies	55
9	Détention ou emprisonnement	55
10	Arrestation ou détention	55
11	Affaires criminelles et pénales	56
12	Cruauté	56
13	Témoignage incriminant	56
14	Interprète	56
	DROITS À L'ÉGALITÉ	57
15	Égalité devant la loi, égalité de bénéfice et protection égale de la loi	57
	LANGUES OFFICIELLES DU CANADA	57
16	Langues officielles du Canada	57
16.1	Communautés linguistiques française et anglaise du Nouveau-Brunswick	57
17	Travaux du Parlement	58
18	Documents parlementaires	58
19	Procédures devant les tribunaux établis par le Parlement	58

Loi constitutionnelle de 1982

DROITS À L'ÉGALITÉ

Égalité devant la loi, égalité de bénéfice et protection égale de la loi

15. (1) La loi ne fait acception de personne et s'applique également à tous, et tous ont droit à la même protection et au même bénéfice de la loi, indépendamment de toute discrimination, notamment des discriminations fondées sur la race, l'origine nationale ou ethnique, la couleur, la religion, le sexe, l'âge ou les déficiences mentales ou physiques.

Programmes de promotion sociale

(2) Le paragraphe (1) n'a pas pour effet d'interdire les lois, programmes ou activités destinés à améliorer la situation d'individus ou de groupes défavorisés, notamment du fait de leur race, de leur origine nationale ou ethnique, de leur couleur, de leur religion, de leur sexe, de leur âge ou de leurs déficiences mentales ou physiques. ⁽⁸⁴⁾

LANGUES OFFICIELLES DU CANADA

Langues officielles du Canada

16. (1) Le français et l'anglais sont les langues officielles du Canada; ils ont un statut et des droits et privilèges égaux quant à leur usage dans les institutions du Parlement et du gouvernement du Canada.

Langues officielles du Nouveau-Brunswick

(2) Le français et l'anglais sont les langues officielles du Nouveau-Brunswick; ils ont un statut et des droits et privilèges égaux quant à leur usage dans les institutions de la Législature et du gouvernement du Nouveau-Brunswick.

Progression vers l'égalité

(3) La présente charte ne limite pas le pouvoir du Parlement et des législatures de favoriser la progression vers l'égalité de statut ou d'usage du français et de l'anglais.

Communautés linguistiques française et anglaise du Nouveau-Brunswick

16.1 (1) La communauté linguistique française et la communauté linguistique anglaise du Nouveau-Brunswick ont un statut et des droits et privilèges égaux, notamment le droit à des institutions d'enseignement distinctes et aux institutions culturelles distinctes nécessaires à leur protection et à leur promotion.

⁽⁸⁴⁾ Le paragraphe 32(2) stipule que l'article 15 n'a d'effet que trois ans après l'entrée en vigueur de l'article 32. L'article 32 est en vigueur depuis le 17 avril 1982; par conséquent, l'article 15 a pris effet le 17 avril 1985.

Loi constitutionnelle de 1982

Rôle de la législature et du gouvernement du Nouveau-Brunswick

(2) Le rôle de la législature et du gouvernement du Nouveau-Brunswick de protéger et de promouvoir le statut, les droits et les privilèges visés au paragraphe (1) est confirmé. ⁽⁸⁵⁾

Travaux du Parlement

17. (1) Chacun a le droit d'employer le français ou l'anglais dans les débats et travaux du Parlement. ⁽⁸⁶⁾

Travaux de la Législature du Nouveau-Brunswick

(2) Chacun a le droit d'employer le français ou l'anglais dans les débats et travaux de la Législature du Nouveau-Brunswick. ⁽⁸⁷⁾

Documents parlementaires

18. (1) Les lois, les archives, les comptes rendus et les procès-verbaux du Parlement sont imprimés et publiés en français et en anglais, les deux versions des lois ayant également force de loi et celles des autres documents ayant même valeur. ⁽⁸⁸⁾

Documents de la Législature du Nouveau-Brunswick

(2) Les lois, les archives, les comptes rendus et les procès-verbaux de la Législature du Nouveau-Brunswick sont imprimés et publiés en français et en anglais, les deux versions des lois ayant également force de loi et celles des autres documents ayant même valeur. ⁽⁸⁹⁾

Procédures devant les tribunaux établis par le Parlement

19. (1) Chacun a le droit d'employer le français ou l'anglais dans toutes les affaires dont sont saisis les tribunaux établis par le Parlement et dans tous les actes de procédure qui en découlent. ⁽⁹⁰⁾

⁽⁸⁵⁾ L'article 16.1 a été ajouté aux termes de la *Modification constitutionnelle de 1993 (Nouveau-Brunswick)* (voir TR/93-54).

⁽⁸⁶⁾ Voir l'article 133 de la *Loi constitutionnelle de 1867* et la note en bas de page (67) relative à cet article.

⁽⁸⁷⁾ *Ibid.*

⁽⁸⁸⁾ *Ibid.*

⁽⁸⁹⁾ *Ibid.*

⁽⁹⁰⁾ *Ibid.*

Loi constitutionnelle de 1982

Procédures devant les tribunaux du Nouveau-Brunswick

(2) Chacun a le droit d'employer le français ou l'anglais dans toutes les affaires dont sont saisis les tribunaux du Nouveau-Brunswick et dans tous les actes de procédure qui en découlent. ⁽⁹¹⁾

Communications entre les administrés et les institutions fédérales

20. (1) Le public a, au Canada, droit à l'emploi du français ou de l'anglais pour communiquer avec le siège ou l'administration centrale des institutions du Parlement ou du gouvernement du Canada ou pour en recevoir les services; il a le même droit à l'égard de tout autre bureau de ces institutions là où, selon le cas :

- a) l'emploi du français ou de l'anglais fait l'objet d'une demande importante;
- b) l'emploi du français et de l'anglais se justifie par la vocation du bureau.

Communications entre les administrés et les institutions du Nouveau-Brunswick

(2) Le public a, au Nouveau-Brunswick, droit à l'emploi du français ou de l'anglais pour communiquer avec tout bureau des institutions de la législature ou du gouvernement ou pour en recevoir les services.

Maintien en vigueur de certaines dispositions

21. Les articles 16 à 20 n'ont pas pour effet, en ce qui a trait à la langue française ou anglaise ou à ces deux langues, de porter atteinte aux droits, privilèges ou obligations qui existent ou sont maintenus aux termes d'une autre disposition de la Constitution du Canada. ⁽⁹²⁾

Droits préservés

22. Les articles 16 à 20 n'ont pas pour effet de porter atteinte aux droits et privilèges, antérieurs ou postérieurs à l'entrée en vigueur de la présente charte et découlant de la loi ou de la coutume, des langues autres que le français ou l'anglais.

DROITS À L'INSTRUCTION DANS LA LANGUE DE LA MINORITÉ

Langue d'instruction

23. (1) Les citoyens canadiens :

- a) dont la première langue apprise et encore comprise est celle de la minorité francophone ou anglophone de la province où ils résident,
- b) qui ont reçu leur instruction, au niveau primaire, en français ou en anglais au Canada et qui résident dans une province où la langue dans laquelle ils ont reçu

⁽⁹¹⁾ *Ibid.*

⁽⁹²⁾ Voir par exemple l'article 133 de la *Loi constitutionnelle de 1867* et le renvoi à la *Loi de 1870 sur le Manitoba* dans la note en bas de page (67) relative à cet article.

Loi constitutionnelle de 1982

cette instruction est celle de la minorité francophone ou anglophone de la province,

ont, dans l'un ou l'autre cas, le droit d'y faire instruire leurs enfants, aux niveaux primaire et secondaire, dans cette langue. ⁽⁹³⁾

Continuité d'emploi de la langue d'instruction

(2) Les citoyens canadiens dont un enfant a reçu ou reçoit son instruction, au niveau primaire ou secondaire, en français ou en anglais au Canada ont le droit de faire instruire tous leurs enfants, aux niveaux primaire et secondaire, dans la langue de cette instruction.

Justification par le nombre

(3) Le droit reconnu aux citoyens canadiens par les paragraphes (1) et (2) de faire instruire leurs enfants, aux niveaux primaire et secondaire, dans la langue de la minorité francophone ou anglophone d'une province :

a) s'exerce partout dans la province où le nombre des enfants des citoyens qui ont ce droit est suffisant pour justifier à leur endroit la prestation, sur les fonds publics, de l'instruction dans la langue de la minorité;

b) comprend, lorsque le nombre de ces enfants le justifie, le droit de les faire instruire dans des établissements d'enseignement de la minorité linguistique financés sur les fonds publics.

RECOURS

Recours en cas d'atteinte aux droits et libertés

24. (1) Toute personne, victime de violation ou de négation des droits ou libertés qui lui sont garantis par la présente charte, peut s'adresser à un tribunal compétent pour obtenir la réparation que le tribunal estime convenable et juste eu égard aux circonstances.

Irrecevabilité d'éléments de preuve qui risqueraient de déconsidérer l'administration de la justice

(2) Lorsque, dans une instance visée au paragraphe (1), le tribunal a conclu que des éléments de preuve ont été obtenus dans des conditions qui portent atteinte aux droits ou libertés garantis par la présente charte, ces éléments de preuve sont écartés s'il est établi, eu égard aux circonstances, que leur utilisation est susceptible de déconsidérer l'administration de la justice.

⁽⁹³⁾ L'alinéa 23(1)a) n'est pas en vigueur pour le Québec. Voir l'article 59, ci-dessous.

Loi constitutionnelle de 1982

APPLICATION DE LA CHARTE

Application de la charte

32. (1) La présente charte s'applique :

- a) au Parlement et au gouvernement du Canada, pour tous les domaines relevant du Parlement, y compris ceux qui concernent le territoire du Yukon et les territoires du Nord-Ouest;
- b) à la législature et au gouvernement de chaque province, pour tous les domaines relevant de cette législature.

Restriction

(2) Par dérogation au paragraphe (1), l'article 15 n'a d'effet que trois ans après l'entrée en vigueur du présent article.

Dérogation par déclaration expresse

33. (1) Le Parlement ou la législature d'une province peut adopter une loi où il est expressément déclaré que celle-ci ou une de ses dispositions a effet indépendamment d'une disposition donnée de l'article 2 ou des articles 7 à 15 de la présente charte.

Effet de la dérogation

(2) La loi ou la disposition qui fait l'objet d'une déclaration conforme au présent article et en vigueur a l'effet qu'elle aurait sauf la disposition en cause de la charte.

Durée de validité

(3) La déclaration visée au paragraphe (1) cesse d'avoir effet à la date qui y est précisée ou, au plus tard, cinq ans après son entrée en vigueur.

Nouvelle adoption

(4) Le Parlement ou une législature peut adopter de nouveau une déclaration visée au paragraphe (1).

Durée de validité

(5) Le paragraphe (3) s'applique à toute déclaration adoptée sous le régime du paragraphe (4).

TITRE

Titre

34. Titre de la présente partie : *Charte canadienne des droits et libertés.*

Table of Provisions

Section		Page
CONSTITUTION ACT, 1982		
PART I		
CANADIAN CHARTER OF RIGHTS AND FREEDOMS		
		53
	GUARANTEE OF RIGHTS AND FREEDOMS	53
1	Rights and freedoms in Canada	53
	FUNDAMENTAL FREEDOMS	53
2	Fundamental freedoms	53
	DEMOCRATIC RIGHTS	54
3	Democratic rights of citizens	54
4	Maximum duration of legislative bodies	54
5	Annual sitting of legislative bodies	54
	MOBILITY RIGHTS	54
6	Mobility of citizens	54
	LEGAL RIGHTS	55
7	Life, liberty and security of person	55
8	Search or seizure	55
9	Detention or imprisonment	55
10	Arrest or detention	55
11	Proceedings in criminal and penal matters	55
12	Treatment or punishment	56
13	Self-crimination	56
14	Interpreter	56
	EQUALITY RIGHTS	56
15	Equality before and under law and equal protection and benefit of law	56
	OFFICIAL LANGUAGES OF CANADA	57
16	Official languages of Canada	57
16.1	English and French linguistic communities in New Brunswick	57
17	Proceedings of Parliament	58
18	Parliamentary statutes and records	58
19	Proceedings in courts established by Parliament	58
20	Communications by public with federal institutions	58

Constitution Act, 1982

Affirmative action programs

(2) Subsection (1) does not preclude any law, program or activity that has as its object the amelioration of conditions of disadvantaged individuals or groups including those that are disadvantaged because of race, national or ethnic origin, colour, religion, sex, age or mental or physical disability. ⁽⁸⁴⁾

OFFICIAL LANGUAGES OF CANADA

Official languages of Canada

16. (1) English and French are the official languages of Canada and have equality of status and equal rights and privileges as to their use in all institutions of the Parliament and government of Canada.

Official languages of New Brunswick

(2) English and French are the official languages of New Brunswick and have equality of status and equal rights and privileges as to their use in all institutions of the legislature and government of New Brunswick.

Advancement of status and use

(3) Nothing in this Charter limits the authority of Parliament or a legislature to advance the equality of status or use of English and French.

English and French linguistic communities in New Brunswick

16.1 (1) The English linguistic community and the French linguistic community in New Brunswick have equality of status and equal rights and privileges, including the right to distinct educational institutions and such distinct cultural institutions as are necessary for the preservation and promotion of those communities.

Role of the legislature and government of New Brunswick

(2) The role of the legislature and government of New Brunswick to preserve and promote the status, rights and privileges referred to in subsection (1) is affirmed. ⁽⁸⁵⁾

⁽⁸⁴⁾ Subsection 32(2) provides that section 15 shall not have effect until three years after section 32 comes into force. Section 32 came into force on April 17, 1982; therefore, section 15 had effect on April 17, 1985.

⁽⁸⁵⁾ Section 16.1 was added by the *Constitution Amendment, 1993 (New Brunswick)* (see SI/93-54).

Constitution Act, 1982

Proceedings of Parliament

17. (1) Everyone has the right to use English or French in any debates and other proceedings of Parliament. ⁽⁸⁶⁾

Proceedings of New Brunswick legislature

(2) Everyone has the right to use English or French in any debates and other proceedings of the legislature of New Brunswick. ⁽⁸⁷⁾

Parliamentary statutes and records

18. (1) The statutes, records and journals of Parliament shall be printed and published in English and French and both language versions are equally authoritative. ⁽⁸⁸⁾

New Brunswick statutes and records

(2) The statutes, records and journals of the legislature of New Brunswick shall be printed and published in English and French and both language versions are equally authoritative. ⁽⁸⁹⁾

Proceedings in courts established by Parliament

19. (1) Either English or French may be used by any person in, or in any pleading in or process issuing from, any court established by Parliament. ⁽⁹⁰⁾

Proceedings in New Brunswick courts

(2) Either English or French may be used by any person in, or in any pleading in or process issuing from, any court of New Brunswick. ⁽⁹¹⁾

Communications by public with federal institutions

20. (1) Any member of the public in Canada has the right to communicate with, and to receive available services from, any head or central office of an institution of the Parliament or government of Canada in English or French, and has the same right with respect to any other office of any such institution where

⁽⁸⁶⁾ See section 133 of the *Constitution Act, 1867* and footnote (67).

⁽⁸⁷⁾ *Ibid.*

⁽⁸⁸⁾ *Ibid.*

⁽⁸⁹⁾ *Ibid.*

⁽⁹⁰⁾ *Ibid.*

⁽⁹¹⁾ *Ibid.*

Constitution Act, 1982

(a) there is a significant demand for communications with and services from that office in such language; or

(b) due to the nature of the office, it is reasonable that communications with and services from that office be available in both English and French.

Communications by public with New Brunswick institutions

(2) Any member of the public in New Brunswick has the right to communicate with, and to receive available services from, any office of an institution of the legislature or government of New Brunswick in English or French.

Continuation of existing constitutional provisions

21. Nothing in sections 16 to 20 abrogates or derogates from any right, privilege or obligation with respect to the English and French languages, or either of them, that exists or is continued by virtue of any other provision of the Constitution of Canada. ⁽⁹²⁾

Rights and privileges preserved

22. Nothing in sections 16 to 20 abrogates or derogates from any legal or customary right or privilege acquired or enjoyed either before or after the coming into force of this Charter with respect to any language that is not English or French.

MINORITY LANGUAGE EDUCATIONAL RIGHTS

Language of instruction

23. (1) Citizens of Canada

(a) whose first language learned and still understood is that of the English or French linguistic minority population of the province in which they reside, or

(b) who have received their primary school instruction in Canada in English or French and reside in a province where the language in which they received that instruction is the language of the English or French linguistic minority population of the province,

have the right to have their children receive primary and secondary school instruction in that language in that province. ⁽⁹³⁾

Continuity of language instruction

(2) Citizens of Canada of whom any child has received or is receiving primary or secondary school instruction in English or French in Canada, have the right to have

⁽⁹²⁾ See, for example, section 133 of the *Constitution Act, 1867* and the reference to the *Manitoba Act, 1870* in footnote (67) to that section.

⁽⁹³⁾ Paragraph 23(1)(a) is not in force in respect of Quebec. See section 59, below.

Constitution Act, 1982

all their children receive primary and secondary school instruction in the same language.

Application where numbers warrant

(3) The right of citizens of Canada under subsections (1) and (2) to have their children receive primary and secondary school instruction in the language of the English or French linguistic minority population of a province

(a) applies wherever in the province the number of children of citizens who have such a right is sufficient to warrant the provision to them out of public funds of minority language instruction; and

(b) includes, where the number of those children so warrants, the right to have them receive that instruction in minority language educational facilities provided out of public funds.

ENFORCEMENT

Enforcement of guaranteed rights and freedoms

24. (1) Anyone whose rights or freedoms, as guaranteed by this Charter, have been infringed or denied may apply to a court of competent jurisdiction to obtain such remedy as the court considers appropriate and just in the circumstances.

Exclusion of evidence bringing administration of justice into disrepute

(2) Where, in proceedings under subsection (1), a court concludes that evidence was obtained in a manner that infringed or denied any rights or freedoms guaranteed by this Charter, the evidence shall be excluded if it is established that, having regard to all the circumstances, the admission of it in the proceedings would bring the administration of justice into disrepute.

Constitution Act, 1982

Legislative powers not extended

31. Nothing in this Charter extends the legislative powers of any body or authority.

APPLICATION OF CHARTER

Application of Charter

32. (1) This Charter applies

(a) to the Parliament and government of Canada in respect of all matters within the authority of Parliament including all matters relating to the Yukon Territory and Northwest Territories; and

(b) to the legislature and government of each province in respect of all matters within the authority of the legislature of each province.

Exception

(2) Notwithstanding subsection (1), section 15 shall not have effect until three years after this section comes into force.

Exception where express declaration

33. (1) Parliament or the legislature of a province may expressly declare in an Act of Parliament or of the legislature, as the case may be, that the Act or a provision thereof shall operate notwithstanding a provision included in section 2 or sections 7 to 15 of this Charter.

Operation of exception

(2) An Act or a provision of an Act in respect of which a declaration made under this section is in effect shall have such operation as it would have but for the provision of this Charter referred to in the declaration.

Five year limitation

(3) A declaration made under subsection (1) shall cease to have effect five years after it comes into force or on such earlier date as may be specified in the declaration.

Re-enactment

(4) Parliament or the legislature of a province may re-enact a declaration made under subsection (1).

Five year limitation

(5) Subsection (3) applies in respect of a re-enactment made under subsection (4).

chapitre C-12

CHARTRE DES DROITS ET LIBERTÉS DE LA PERSONNE

49. Une atteinte illicite à un droit ou à une liberté reconnu par la présente Charte confère à la victime le droit d'obtenir la cessation de cette atteinte et la réparation du préjudice moral ou matériel qui en résulte.

En cas d'atteinte illicite et intentionnelle, le tribunal peut en outre condamner son auteur à des dommages-intérêts punitifs.

1975, c. 6, a. 49; 1999, c. 40, a. 46.

chapitre C-12

CHARTRE DES DROITS ET LIBERTÉS DE LA PERSONNE

52. Aucune disposition d'une loi, même postérieure à la Charte, ne peut déroger aux articles 1 à 38, sauf dans la mesure prévue par ces articles, à moins que cette loi n'énonce expressément que cette disposition s'applique malgré la Charte.

1975, c. 6, a. 52; 1982, c. 61, a. 16.

chapter C-12

CHARTER OF HUMAN RIGHTS AND FREEDOMS

49. Any unlawful interference with any right or freedom recognized by this Charter entitles the victim to obtain the cessation of such interference and compensation for the moral or material prejudice resulting therefrom.

In case of unlawful and intentional interference, the tribunal may, in addition, condemn the person guilty of it to punitive damages.

1975, c. 6, s. 49; 1999, c. 40, s. 46.

chapter C-12

CHARTER OF HUMAN RIGHTS AND FREEDOMS

52. No provision of any Act, even subsequent to the Charter, may derogate from sections 1 to 38, except so far as provided by those sections, unless such Act expressly states that it applies despite the Charter.

1975, c. 6, s. 52; 1982, c. 61, s. 16.

Convention de vienne sur le droit des traités

F104068 - RTC 1980 No 37

Les États Parties à la présente Convention,

Considérant le rôle fondamental des traités dans l'histoire des relations internationales,

Reconnaissant l'importance de plus en plus grande des traités en tant que source du droit international et en tant que moyen de développer la coopération pacifique entre les nations, quels que soient leurs régimes constitutionnels et sociaux,

Constatant que les principes du libre consentement et de la bonne foi et la règle pacta sunt servanda sont universellement reconnus,

Affirmant que les différends concernant les traités doivent, comme les autres différends internationaux, être réglés par des moyens pacifiques et conformément aux principes de la justice et du droit international,

Rappelant la résolution des peuples des Nations Unies de créer les conditions nécessaires au maintien de la justice et du respect des obligations nées des traités,

Conscients des principes de droit international incorporés dans la Charte des Nations Unies, tels que les principes concernant l'égalité des droits des peuples et leur droit de disposer d'eux-mêmes, l'égalité souveraine et l'indépendance de tous les États, la non-ingérence dans les affaires intérieures des États, l'interdiction de la menace ou de l'emploi de la force et le respect universel et effectif des droits de l'homme et des libertés fondamentales pour tous,

Convaincus que la codification et le développement progressif du droit des traités réalisés dans la présente Convention serviront les buts des Nations Unies énoncés dans la Charte, qui sont de maintenir la paix et la sécurité internationales, de développer entre les nations des relations amicales et de réaliser la coopération internationale,

Affirmant que les règles du droit international coutumier continueront à régir les questions non réglées dans les dispositions de la présente Convention,

Sont convenus de ce qui suit :

Article 29

Application territoriale des traités

À moins qu'une intention différente ne ressorte du traité ou ne soit par ailleurs établie, un traité lie chacune des parties à l'égard de l'ensemble de son territoire.

Article 31

Règle générale d'interprétation

1. Un traité doit être interprété de bonne foi suivant le sens ordinaire à attribuer aux termes du traité dans leur contexte et à la lumière de son objet et de son but.
2. Aux fins de l'interprétation d'un traité, le contexte comprend, outre le texte, préambule et annexes inclus :
 1. tout accord ayant rapport au traité et qui est intervenu entre toutes les parties à l'occasion de la conclusion du traité;
 2. tout instrument établi par une ou plusieurs parties à l'occasion de la conclusion du traité et accepté par les autres parties en tant qu'instrument ayant rapport au traité.
3. Il sera tenu compte, en même temps que du contexte :
 1. de tout accord ultérieur intervenu entre les parties au sujet de l'interprétation du traité ou de l'application de ses dispositions;
 2. de toute pratique ultérieurement suivie dans l'application du traité par laquelle est établi l'accord des parties à l'égard de l'interprétation du traité;
 3. de toute règle pertinente de droit international applicable dans les relations entre les parties.
4. Un terme sera entendu dans un sens particulier s'il est établi que telle était l'intention des parties.

VIENNA CONVENTION ON THE LAW OF TREATIES

E104068 - CTS 1980 No. 37

The States Parties to the present Convention,

Considering the fundamental role of treaties in the history of international relations,

Recognizing the ever-increasing importance of treaties as a source of international law and as a means of developing peaceful co-operation among nations, whatever their constitutional and social systems,

Noting that the principles of free consent and of good faith and the pacta sunt servanda rule are universally recognized,

Affirming that disputes concerning treaties, like other international disputes, should be settled by peaceful means and in conformity with the principles of justice and international law,

Recalling the determination of the peoples of the United Nations to establish conditions under which justice and respect for the obligations arising from treaties can be maintained,

Having in mind the principles of international law embodied in the Charter of the United Nations, such as the principles of the equal rights and self-determination of peoples, of the sovereign equality and independence of all States, of non-interference in the domestic affairs of States, of the prohibition of the threat or use of force and of universal respect for, and observance of, human rights and fundamental freedoms for all,

Believing that the codification and progressive development of the law of treaties achieved in the present Convention will promote the purposes of the United Nations set forth in the Charter, namely, the maintenance of international peace and security, the development of friendly relations and the achievement of co-operation among nations,

Affirming that the rules of customary international law will continue to govern questions not regulated by the provisions of the present Convention,

Have agreed as follows:

Article 29

Territorial scope of treaties

Unless a different intention appears from the treaty or is otherwise established, a treaty is binding upon each party in respect of its entire territory.

Article 31

General rule of interpretation

1. A treaty shall be interpreted in good faith in accordance with the ordinary meaning to be given to the terms of the treaty in their context and in the light of its object and purpose.
2. The context for the purpose of the interpretation of a treaty shall comprise, in addition to the text, including its preamble and annexes:
 1. any agreement relating to the treaty which was made between all the parties in connection with the conclusion of the treaty;
 2. any instrument which was made by one or more parties in connexion with the conclusion of the treaty and accepted by the other parties as an instrument related to the treaty.
3. There shall be taken into account together with the context:
 1. any subsequent agreement between the parties regarding the interpretation of the treaty or the application of its provisions;
 2. any subsequent practice in the application of the treaty which establishes the agreement of the parties regarding its interpretation;
 3. any relevant rules of international law applicable in the relations between the parties.
4. A special meaning shall be given to a term if it is established that the parties so intended.



CANADA

CONSOLIDATION

CODIFICATION

Air Canada Public Participation Act

Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada

R.S.C. 1985, c. 35 (4th Supp.)

S.R.C. 1985, ch. 35 (4^e suppl.)**NOTE***[1988, c. 44, assented to 18th August, 1988]***NOTE***[1988, ch. 44, sanctionné le 18 août 1988]*

Current to October 1, 2013

À jour au 1 octobre 2013

Last amended on June 22, 2007

Dernière modification le 22 juin 2007

Published by the Minister of Justice at the following address:
<http://laws-lois.justice.gc.ca>

Publié par le ministre de la Justice à l'adresse suivante :
<http://lois-laws.justice.gc.ca>

Air Canada Public Participation — October 1, 2013

articles of continuance pursuant to subsection 6(1).

b) établir des statuts ou des règlements incompatibles avec toute disposition visée au paragraphe 6(1).

SHARE TRANSACTIONS

OPÉRATIONS SUR LES ACTIONS

Dealing with shares, etc., by Minister

8. (1) The Minister is hereby authorized to

(a) acquire, hold, dispose of and otherwise deal with shares or debt obligations of, or any security interest in, the Corporation; and

(b) enter into any agreement or arrangement necessary or incidental to any activity referred to in paragraph (a).

8. (1) Le ministre est autorisé à :

a) acquérir, détenir ou céder les actions, titres de créance ou sûretés de la Société, ou effectuer toute autre opération à leur égard;

b) conclure tout accord ou entente utile ou relatif à l'exercice de toute mesure mentionnée à l'alinéa a).

Opérations par le ministre

Issue and disposal of shares by Corporation

(2) The Corporation is hereby authorized to issue and sell or otherwise dispose of shares of the Corporation.

(2) La Société est autorisée à émettre des actions et à les céder, notamment par vente.

Opérations par la Société

GENERAL

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Name

9. Notwithstanding subsection 10(1) of the *Canada Business Corporations Act*, the Corporation may continue to use and be legally designated by the name "Air Canada" on and after the day on which it becomes a corporation to which that Act applies.

9. Malgré le paragraphe 10(1) de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*, la Société peut continuer d'utiliser la dénomination sociale de « Air Canada » et d'être légalement désignée de cette façon à compter du jour où elle devient régie par cette loi.

Dénomination sociale

R.S., 1985, c. 35 (4th Supp.), s. 9; 1994, c. 24, s. 34(F).

L.R. (1985), ch. 35 (4^e suppl.), art. 9; 1994, ch. 24, art. 34(F).

Official Languages Act

10. (1) The *Official Languages Act* applies to the Corporation.

10. (1) La *Loi sur les langues officielles* s'applique à la Société.

Loi sur les langues officielles

Duty re subsidiaries

(2) Subject to subsection (5), if air services, including incidental services, are provided or made available by a subsidiary of the Corporation, the Corporation has the duty to ensure that any of the subsidiary's customers can communicate with the subsidiary in respect of those services, and obtain those services from the subsidiary, in either official language in any case where those services, if provided by the Corporation, would be required under Part IV of the *Official Languages Act* to be provided in either official language.

(2) Sous réserve du paragraphe (5), la Société est tenue de veiller à ce que les services aériens, y compris les services connexes, offerts par ses filiales à leurs clients le soient, et à ce que ces clients puissent communiquer avec celles-ci relativement à ces services, dans l'une ou l'autre des langues officielles dans le cas où, offrant elle-même les services, elle serait tenue, au titre de la partie IV de la *Loi sur les langues officielles*, à une telle obligation.

Communication avec les voyageurs

Subsidiary body corporate

(3) For the purposes of this section, a body corporate is a subsidiary of the Corporation if

(3) Pour l'application du présent article, une personne morale est la filiale de la Société si, selon le cas :

Filiales

- (a) it is controlled by
- (i) the Corporation,
- (ii) the Corporation and one or more bodies corporate each of which is controlled by the Corporation, or
- (iii) two or more bodies corporate each of which is controlled by the Corporation; or

- a) elle est contrôlée :
- (i) soit par la Société,
- (ii) soit par la Société et une ou plusieurs personnes morales elles-mêmes contrôlées par celle-ci,

Participation publique au capital d'Air Canada — 1 octobre 2013

	(b) it is a subsidiary of a body corporate that is a subsidiary of the Corporation.	(iii) soit par des personnes morales elles-mêmes contrôlées par la Société;	
		b) elle est la filiale d'une filiale de la Société.	
Control	(4) For the purposes of subsection (3), a body corporate is controlled by another body corporate if	(4) Pour l'application du paragraphe (3), une personne morale est contrôlée par une autre personne morale si :	Contrôle
	(a) securities of the body corporate to which are attached more than 50% of the votes that may be cast to elect directors of the body corporate are held, other than by way of security only, by or for the benefit of the other body corporate; and	a) des valeurs mobilières de la personne morale conférant plus de cinquante pour cent des votes qui peuvent être exercés lors de l'élection des administrateurs de la personne morale en question sont détenues, autrement qu'à titre de garantie uniquement, par cette autre personne morale ou pour son bénéficiaire;	
	(b) the votes attached to those securities are sufficient, if exercised, to elect a majority of the directors of the body corporate.	b) les votes que comportent ces valeurs mobilières sont suffisants, en supposant leur exercice, pour élire une majorité des administrateurs de la personne morale.	
Application of subsection (2)	(5) Subsection (2) applies	(5) Le paragraphe (2) s'applique :	Application
	(a) in respect of air services, including incidental services, provided or made available by a subsidiary of the Corporation at a facility or office in Manitoba, British Columbia, Saskatchewan, Alberta, the Yukon Territory, the Northwest Territories or Nunavut or on a route wholly within those provinces, one year after that subsection comes into force if it had been a subsidiary of the Corporation on that coming into force; and	a) un an après son entrée en vigueur, à l'égard des services aériens, y compris les services connexes, offerts soit à un bureau au Manitoba, en Colombie-Britannique, en Saskatchewan, en Alberta, au Yukon, dans les Territoires du Nord-Ouest ou au Nunavut, soit relativement à un trajet dans ces provinces, par une filiale de la Société qui avait ce statut lors de cette entrée en vigueur;	
	(b) in respect of a person that becomes a subsidiary of the Corporation only after that subsection comes into force, or in respect of Canadian Airlines International Ltd. or Canadian Regional Airlines Ltd. if that airline becomes a subsidiary of the Corporation before that subsection comes into force, three years after the person or airline becomes a subsidiary.	b) à l'égard des Lignes aériennes Canadien International ltée et des Lignes aériennes Canadien Régional ltée, dans le cas où celles-ci deviennent des filiales de la Société avant cette entrée en vigueur et à l'égard de la personne qui ne devient une filiale de la Société qu'après cette entrée en vigueur, trois ans après l'acquisition par elles du statut de filiale.	
	* [Note: Subsection 10(2) in force July 5, 2000, see SI/2000-59.]	* [Note : Paragraphe 10(2) en vigueur le 5 juillet 2000, voir TR/2000-59.]	
Extension	(6) The Governor in Council may, by order made on the recommendation of the Minister of Transport, increase the three years referred to in paragraph (5)(b) to a maximum of four years in respect of a route served, or an office or facility from which service is provided, by a subsidiary.	(6) Le gouverneur en conseil peut, par décret pris sur recommandation du ministre des Transports, proroger le délai de trois ans visé à l'alinéa (5)b) d'au plus un an à l'égard soit d'un trajet emprunté par une filiale, soit d'un bureau où elle offre des services.	Prorogation
Duties of replacements	(7) If Canadian Airlines International Ltd., Canadian Regional Airlines Ltd. or a subsidiary	(7) Si les Lignes aériennes Canadien International ltée, les Lignes aériennes Canadien	Obligation en cas de substitution

Air Canada Public Participation — October 1, 2013

of the Corporation replaces the Corporation or one of its subsidiaries in providing an air service, including incidental services, that the Corporation or the subsidiary provided on or after December 21, 1999, the Corporation has the duty to ensure that any of the customers of the person who replaces the Corporation or the subsidiary can communicate with that person in respect of those services, and obtain those services from that person, in either official language in any case where those services, if provided by the Corporation or the subsidiary, would be required under Part IV of the *Official Languages Act* or under subsection (2) to be provided in either official language.

For greater certainty

(8) For greater certainty, subsections (2) and (7) do not affect any duty that the Corporation may have under section 25 of the *Official Languages Act*.

Deemed duty

(9) For the purposes of Parts VIII, IX and X of the *Official Languages Act*, the duties referred to in subsections (2) and (7) are deemed to be duties under Part IV of that Act.

Definitions

(10) The definitions in this subsection apply in this section.

“air service”
«service
aérien»

“air service” has the same meaning as in subsection 55(1) of the *Canada Transportation Act*.

“customer”
«client»

“customer” means, in respect of a subsidiary referred to in subsection (2) or (7), a passenger, shipper or consignee using or intending to use an air service, including incidental services, provided or made available by that subsidiary.

“incidental services”
«services
connexes»

“incidental services” include, in respect of a subsidiary referred to in subsection (2) or (7),

- (a) ticketing and reservation services;
- (b) information, including notices and announcements, that it publishes or causes to be published to inform its customers in respect of its routes or tariffs;
- (c) services provided or made available to customers at an airport, including the control of passengers embarking and disembarking aircraft, announcements directed at customers and counter services; and
- (d) services related to baggage or freight claims and client relations.

Régional ltée ou une filiale de la Société offrent à la place de la Société ou de l'une de ses filiales un service aérien, y compris les services connexes, que celles-ci offraient le 21 décembre 1999 ou par la suite, la Société est tenue de veiller à ce que les services offerts par la personne à ses clients à sa place ou à la place de l'une de ses filiales le soient, et à ce qu'ils puissent communiquer avec la personne relativement à ces services, dans l'une ou l'autre des langues officielles dans le cas où, elle-même ou l'une de ses filiales offrant les services, elle serait tenue, au titre de la partie IV de la *Loi sur les langues officielles* ou du paragraphe (2), à une telle obligation.

(8) Il demeure entendu que les paragraphes (2) et (7) ne portent pas atteinte à l'obligation qui incombe à la Société au titre de l'article 25 de la *Loi sur les langues officielles*.

Article 25 de la
*Loi sur les
langues
officielles*

(9) Pour l'application des parties VIII, IX et X de la *Loi sur les langues officielles*, les obligations prévues aux paragraphes (2) et (7) sont réputées être des obligations prévues à la partie IV de cette loi.

Assimilation

(10) Les définitions qui suivent s'appliquent au présent article.

Définitions

«client» Personne qui utilise ou a l'intention d'utiliser, à titre de passager, d'expéditeur ou de consignataire, un service aérien, y compris les services connexes, offerts par une filiale mentionnée aux paragraphes (2) ou (7).

«client»
“customer”

«expéditeur» S'entend au sens de l'article 6 de la *Loi sur les transports au Canada*.

«expéditeur»
“shipper”

«service aérien» S'entend au sens du paragraphe 55(1) de la *Loi sur les transports au Canada*.

«service aérien»
“air service”

«services connexes» S'entend notamment, à l'égard des filiales visées aux paragraphes (2) et (7) :

«services
connexes»
“incidental
services”

a) des services de billetterie et de réservation;

b) des renseignements relatifs aux trajets et aux tarifs — notamment les avis et annonces — qu'elles publient ou font publier à l'intention de leurs clients;

c) des services qu'elles offrent à leurs clients à l'aéroport, notamment le contrôle des passagers à l'embarquement et au débar-

Participation publique au capital d'Air Canada — 1 octobre 2013

“route” «trajet»	“route” means, in respect of a subsidiary of the Corporation, a route on which the subsidiary provides a two-way air service between the starting and finishing points of that service by a single conveyance, with or without intermediate stops.	quement, les annonces faites aux clients et les services au comptoir;	
“shipper” «expéditeur»	“shipper” has the same meaning as in section 6 of the <i>Canada Transportation Act</i> . R.S., 1985, c. 35 (4th Supp.), s. 10; 2000, c. 15, s. 18.	d) de la procédure applicable à la réclamation des bagages ou du fret et des services à la clientèle.	«trajet» “route”
Deemed approval	10.1 (1) The proposed acquisition described in a letter dated December 21, 1999 from 853350 Alberta Ltd. and Air Canada to the Minister of Transport is deemed to be a transaction that has been approved by the Governor in Council under subsection 53.2(7) of the <i>Canada Transportation Act</i> on the day on which that subsection comes into force.	10.1 (1) Le projet d’acquisition décrit dans la lettre du 21 décembre 1999 envoyée par la société 853350 Alberta Ltd. et Air Canada au ministre des Transports est réputé être une transaction agréée par le gouverneur en conseil au titre du paragraphe 53.2(7) de la <i>Loi sur les transports au Canada</i> à la date d’entrée en vigueur de ce paragraphe.	Assimilation
Deemed terms and conditions	(2) The undertakings provided by 853350 Alberta Ltd. and Air Canada to the Minister of Transport in the letter referred to in subsection (1) are deemed to be terms and conditions specified in an approval by the Governor in Council under subsection 53.2(7) of the <i>Canada Transportation Act</i> that relate to national transportation concerns, and the undertakings provided by 853350 Alberta Ltd. and Air Canada to the Commissioner of Competition that are set out in Annex A to a letter from the Commissioner dated December 21, 1999 in respect of the acquisition referred to in that subsection are deemed to be terms and conditions of an approval under subsection 53.2(7) of the <i>Canada Transportation Act</i> that relate to potential prevention or lessening of competition.	(2) Les engagements pris envers le ministre des Transports par la société 853350 Alberta Ltd. et Air Canada dans la lettre mentionnée au paragraphe (1) sont réputés être des conditions de l’agrément visé au paragraphe 53.2(7) de la <i>Loi sur les transports au Canada</i> portant sur des questions relatives aux transports nationaux et les engagements pris par elles envers le commissaire de la concurrence et figurant à l’annexe A de la lettre de celui-ci, datée du 21 décembre 1999, à l’égard du projet d’acquisition visé au paragraphe (1) sont réputés être des conditions de cet agrément portant sur l’empêchement ou la diminution éventuels de la concurrence.	Assimilation
Deemed affiliates	(3) For the purposes of sections 45 and 61 of the <i>Competition Act</i> , Canadian Airlines Corporation, Canadian Airlines International Ltd. and Canadian Regional Airlines Ltd. are deemed to be affiliates of Air Canada in respect of any thing they do after December 21, 1999 and before the earlier of the coming into force of this subsection and the day on which the undertakings referred to in subsection (2) cease to have effect.	(3) Pour l’application des articles 45 et 61 de la <i>Loi sur la concurrence</i> , les sociétés Canadian Airlines Corporation, les Lignes aériennes Canadien International Ltée et les Lignes aériennes Canadien Régional Ltée sont réputées appartenir au groupe d’Air Canada à l’égard de tout ce qu’elles accomplissent après le 21 décembre 1999 et avant l’entrée en vigueur du présent paragraphe ou la cessation d’effet des engagements mentionnés au paragraphe (2), la première en date étant à retenir.	Présomption
If undertakings cease to have effect	(4) The Governor in Council may, by order, declare that 853350 Alberta Ltd. and Air Canada are not subject to the terms and condi-	(4) Le gouverneur en conseil peut, par décret, déclarer que la société 853350 Alberta Ltd. et Air Canada ne sont pas assujetties aux	Cessation d’effet des engagements



CANADA

CONSOLIDATION

CODIFICATION

Carriage by Air Act

Loi sur le transport aérien

R.S.C., 1985, c. C-26

L.R.C. (1985), ch. C-26

Current to October 1, 2013

À jour au 1 octobre 2013

Last amended on November 4, 2003

Dernière modification le 4 novembre 2003

Published by the Minister of Justice at the following address:
<http://laws-lois.justice.gc.ca>

Publié par le ministre de la Justice à l'adresse suivante :
<http://lois-laws.justice.gc.ca>

TABLE OF PROVISIONS

TABLE ANALYTIQUE

Section	Page	Article	Page
An Act to give effect to certain conventions for the unification of certain rules relating to international carriage by air		Loi visant à donner suite à certaines conventions pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international	
1 Short title	1	1 Titre abrégé	1
1.1 Definition of "party"	1	1.1 Définition de « partie »	1
2 Implementing Conventions	1	2 Conventions en vigueur	1
3 Jurisdiction of Canadian courts	3	3 Compétence des tribunaux canadiens	3
4 Orders and regulations	3	4 Décrets et règlements	3
5 References to Schedule I	3	5 Renvois à l'annexe I	3
SCHEDULE I	5	ANNEXE I	5
SCHEDULE II		ANNEXE II	
PROVISIONS AS TO LIABILITY OF CARRIER IN THE EVENT OF THE DEATH OF A PASSENGER	16	DISPOSITIONS RELATIVES À LA RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR DANS LE CAS DE LA MORT D'UN VOYAGEUR	16
SCHEDULE III	17	ANNEXE III	17
SCHEDULE IV		ANNEXE IV	
MONTREAL PROTOCOL No. 4 TO AMEND THE CONVENTION FOR THE UNIFICATION OF CERTAIN RULES RELATING TO INTERNATIONAL CARRIAGE BY AIR, SIGNED AT WARSAW ON 12 OCTOBER 1929, AS AMENDED BY THE PROTOCOL DONE AT THE HAGUE ON 28 SEPTEMBER 1955	25	PROTOCOLE DE MONTRÉAL No 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	25
SCHEDULE V		ANNEXE V	
CONVENTION, SUPPLEMENTARY TO THE WARSAW CONVENTION, FOR THE UNIFICATION OF CERTAIN RULES RELATING TO INTERNATIONAL CARRIAGE BY AIR PERFORMED BY A PERSON OTHER THAN THE CONTRACTING CARRIER	35	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	35
SCHEDULE VI		ANNEXE VI	
CONVENTION FOR THE UNIFICATION OF CERTAIN RULES	39	CONVENTION POUR L'UNIFICATION DE CERTAINES RÈGLES RELATIVES AU	39

Carriage by Air — October 1, 2013

Section	Page	Article	Page
FOR INTERNATIONAL CARRIAGE BY AIR		TRANSPORT AÉRIEN INTERNATIONAL	



R.S.C., 1985, c. C-26

L.R.C., 1985, ch. C-26

An Act to give effect to certain conventions for the unification of certain rules relating to international carriage by air

Loi visant à donner suite à certaines conventions pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international

Short title

1. This Act may be cited as the *Carriage by Air Act*.

R.S., c. C-14, s. 1.

1. Titre abrégé: « *Loi sur le transport aérien* ».

S.R., ch. C-14, art. 1.

Titre abrégé

Definition of "party"

1.1 (1) In this Act, "party" includes a High Contracting Party, as defined in Article 40A of the Convention set out in Schedule I.

1.1 (1) Dans la présente loi, « partie » s'entend notamment d'une Haute Partie Contractante, au sens de l'article 40A de la convention figurant à l'annexe I.

Définition de « partie »

Interpretation

(2) For the purposes of this Act, any reference to "agent" in the English version of Schedule I shall be read as a reference to "servant or agent".

1999, c. 21, s. 1.

(2) Pour l'application de la présente loi, il est précisé que le terme « agent », mentionné dans la version anglaise de l'annexe I, s'entend notamment de « servant ».

1999, ch. 21, art. 1.

Interprétation

Implementing Conventions

2. (1) Subject to this section, the provisions of the Convention set out in Schedule I and of the Convention set out in Schedule V, in so far as they relate to the rights and liabilities of carriers, carriers' servants and agents, passengers, consignors, consignees and other persons, have the force of law in Canada in relation to any carriage by air to which the provisions apply, irrespective of the nationality of the aircraft performing that carriage.

2. (1) Sous réserve des autres dispositions du présent article, les dispositions de la convention figurant à l'annexe I et celles de la convention figurant à l'annexe V, dans la mesure où elles se rapportent aux droits et responsabilités des personnes concernées par le transport aérien — notamment les transporteurs et leurs préposés, les voyageurs, les consignateurs et les consignataires —, ont force de loi au Canada relativement au transport aérien visé par ces dispositions, indépendamment de la nationalité de l'aéronef en cause.

Conventions en vigueur

Implementing amendments to Convention

(2) Subject to this section, the provisions of the Convention set out in Schedule I, as amended by the Protocol set out in Schedule III or by the Protocols set out in Schedules III and IV, in so far as they relate to the rights and liabilities of carriers, carriers' servants and agents, passengers, consignors, consignees and other persons, have the force of law in Canada in relation to any carriage by air to which the provisions apply, irrespective of the nationality of the aircraft performing that carriage.

(2) Sous réserve des autres dispositions du présent article, les dispositions de la convention figurant à l'annexe I, modifiée soit par le protocole figurant à l'annexe III, soit par les protocoles figurant aux annexes III et IV, dans la mesure où elles se rapportent aux droits et responsabilités des personnes concernées par le transport aérien, ont force de loi au Canada relativement au transport aérien visé par ces dispositions, indépendamment de la nationalité de l'aéronef en cause.

Convention modifiée

Carriage by Air — October 1, 2013

Implementing Convention	(2.1) Subject to this section, the provisions of the Convention set out in Schedule VI, in so far as they relate to the rights and liabilities of carriers, carriers' servants and agents, passengers, consignors, consignees and other persons, have the force of law in Canada in relation to any carriage by air to which the provisions apply, irrespective of the nationality of the aircraft performing that carriage.	(2.1) Sous réserve des autres dispositions du présent article, les dispositions de la convention figurant à l'annexe VI, dans la mesure où elles se rapportent aux droits et responsabilités des personnes concernées par le transport aérien — notamment les transporteurs et leurs préposés, les voyageurs, les consignateurs et les consignataires —, ont force de loi au Canada relativement au transport aérien visé par ces dispositions, indépendamment de la nationalité de l'aéronef en cause.	Mise en œuvre de la convention
Proclamation by Governor in Council	(3) The Governor in Council may from time to time, by proclamation published in the <i>Canada Gazette</i> , certify who are the parties to any convention or protocol set out in a schedule to this Act, in respect of what territories they are respectively parties, to what extent they have availed themselves of the Additional Protocol to the Convention set out in Schedule I, which of those parties have made a declaration under the Protocol set out in Schedule III or IV and which of those parties have made a declaration under the Convention set out in Schedule VI.	(3) Le gouverneur en conseil peut, par proclamation publiée dans la <i>Gazette du Canada</i> , attester l'identité des parties à une convention ou un protocole figurant en annexe de la présente loi, les territoires à l'égard desquels elles sont respectivement parties, la mesure dans laquelle elles se sont prévaluées des dispositions du protocole additionnel de la convention figurant à l'annexe I, ainsi que l'identité des parties qui ont fait une déclaration en vertu du protocole figurant aux annexes III ou IV ou en vertu de la convention figurant à l'annexe VI.	Proclamation par le gouverneur en conseil
Reference to territories	(4) Any reference in Schedule I to the territory of any party shall be construed as a reference to the territories subject to its sovereignty, suzerainty, mandate or authority, in respect of which it is a party.	(4) Toute mention, à l'annexe I, du territoire d'une partie vaut mention des territoires sur lesquels elle exerce sa souveraineté, sa suzeraineté, son mandat ou son autorité et au nom desquels elle est partie.	Mention des territoires
Liability under Convention for death of passenger	(5) Any liability imposed by Article 17 of Schedule I or Article 17 of Schedule VI on a carrier in respect of the death of a passenger shall be in substitution for any liability of the carrier in respect of the death of that passenger under any law in force in Canada, and the provisions set out in Schedule II shall have effect with respect to the persons by whom and for whose benefit the liability so imposed is enforceable and with respect to the manner in which it may be enforced.	(5) L'article 17 de l'annexe I et l'article 17 de l'annexe VI, qui fixent la responsabilité d'un transporteur en cas de décès d'un passager, se substituent aux règles de droit pertinentes en vigueur au Canada. Les dispositions énoncées à l'annexe II sont exécutoires en ce qui concerne tant les personnes par qui et pour le compte desquelles réparation peut être obtenue au titre de la responsabilité ainsi imposée que les modalités de mise en œuvre de celle-ci.	Responsabilité en cas de décès d'un passager
Damages in francs to be converted into dollars	(6) Any sum in francs mentioned in Article 22 of Schedule I shall, for the purposes of any action against a carrier, be converted into Canadian dollars at the rate of exchange prevailing on the date on which the amount of any damage to be paid by the carrier is ascertained by a court.	(6) Les sommes mentionnées en francs à l'article 22 de l'annexe I sont, aux fins des actions intentées contre les transporteurs, converties en dollars canadiens au taux de change en vigueur le jour où le tribunal fixe le montant des dommages-intérêts à payer par le transporteur.	Conversion en dollars des dommages-intérêts en francs
Conversion of francs or SDRs into dollars	(7) For the purposes of subsection (6), the Canadian dollar equivalents of francs or Special Drawing Rights, as defined in Article 22 of	(7) Pour l'application du paragraphe (6), l'équivalent, en dollars canadiens, des sommes exprimées en droits de tirage spéciaux ou en	Conversion en dollars des francs et des droits de tirage spéciaux

Transport aérien — 1 octobre 2013

the Convention set out in Schedule I, are determined by

(a) converting francs into Special Drawing Rights at the rate of one Special Drawing Right for 15.075 francs; and

(b) converting Special Drawing Rights into Canadian dollars at the rate established by the International Monetary Fund.

R.S., 1985, c. C-26, s. 2; 1999, c. 21, s. 2; 2001, c. 31, s. 2.

Jurisdiction of
Canadian courts

3. (1) Every party to the Convention set out in Schedule I that has not availed itself of the provisions of the Additional Protocol set out in that Schedule is, for the purposes of any action brought in a court in Canada in accordance with the provisions of Article 28 of that Schedule to enforce a claim in respect of carriage undertaken by it, deemed to have explicitly submitted to the jurisdiction of that court under paragraph 4(2)(a) of the *State Immunity Act*.

Jurisdiction of
Canadian courts

(2) Except to the extent of a declaration made by a party under the Convention set out in Schedule VI, every party to that Convention is, for the purposes of any action brought in a court in Canada in accordance with the provisions of Article 33 of that Schedule to enforce a claim in respect of carriage undertaken by it, deemed to have explicitly submitted to the jurisdiction of that court under paragraph 4(2)(a) of the *State Immunity Act*.

R.S., 1985, c. C-26, s. 3; 1999, c. 21, s. 3; 2001, c. 31, s. 3.

Orders and
regulations

4. The Governor in Council may make orders or regulations applying the provisions of Schedule I, V or VI and any provision of section 2 to any carriage by air, not being international carriage as defined in Schedule I, that may be specified in the order or regulations, subject to any exceptions, adaptations and modifications so specified.

R.S., 1985, c. C-26, s. 4; 1999, c. 21, s. 3; 2001, c. 31, s. 4.

References to
Schedule I

5. In this Act, except subsections 1.1(2) and 2(1) to (4), a reference to Schedule I or to any of its provisions shall be read as if for the provisions of the Convention set out in Schedule I there were substituted the provisions of the Convention

francs, aux termes de l'article 22 de la convention figurant à l'annexe I, est déterminé de la manière suivante :

a) pour la conversion des francs en droits de tirage spéciaux, le taux de change est de 15,075 francs par droit de tirage spécial;

b) pour la conversion des droits de tirage spéciaux en dollars canadiens, le taux de change sera celui établi par le Fonds monétaire international.

L.R. (1985), ch. C-26, art. 2; 1999, ch. 21, art. 2; 2001, ch. 31, art. 2.

Compétence des
tribunaux
canadiens

3. (1) Les parties à la convention figurant à l'annexe I qui ne se sont pas prévaluées du protocole additionnel figurant à cette annexe sont, aux fins des actions en recouvrement relatives au transport entrepris par elles et intentées devant un tribunal canadien conformément à l'article 28 de l'annexe I, réputées se soumettre de manière expresse à sa compétence aux termes de l'alinéa 4(2)a) de la *Loi sur l'immunité des États*.

Compétence des
tribunaux
canadiens

(2) Sous réserve de toute déclaration faite au titre de la convention figurant à l'annexe VI, les parties à cette convention sont, dans le cadre des actions en recouvrement relatives au transport entrepris par elles et intentées devant un tribunal canadien conformément à l'article 33 de l'annexe VI, réputées se soumettre de manière expresse à sa compétence aux termes de l'alinéa 4(2) a) de la *Loi sur l'immunité des États*.

L.R. (1985), ch. C-26, art. 3; 1999, ch. 21, art. 3; 2001, ch. 31, art. 3.

Décrets et
règlements

4. Le gouverneur en conseil peut prendre des décrets et des règlements en vue de l'application des dispositions des annexes I, V et VI et de l'article 2 au transport aérien — à l'exclusion du transport international au sens de l'annexe I — qu'il y désigne, sous réserve des exceptions, adaptations et modifications éventuellement prévues par ces décrets ou règlements.

L.R. (1985), ch. C-26, art. 4; 1999, ch. 21, art. 3; 2001, ch. 31, art. 4.

Renvois à
l'annexe I

5. Dans la présente loi, sauf aux paragraphes 1.1(2) et 2(1) à (4), la mention de l'annexe I ou d'une de ses dispositions vaut mention des dispositions de la convention figurant à l'annexe I :

Transport aérien — 1 octobre 1913

SCHEDULE I

(Sections 2, 3, 4, 5 and 6 and Sch. II)

Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air. Signed at Warsaw, October 12, 1929

The President of the German Reich, the Federal President of the Republic of Austria, His Majesty the King of the Belgians, the President of the United States of Brazil, His Majesty the King of the Bulgarians, the President of the National Government of the Republic of China, His Majesty the King of Denmark and Iceland, His Majesty the King of Egypt, His Majesty the King of Spain, the Chief of State of the Republic of Estonia, the President of the Republic of Finland, the President of the French Republic, His Majesty the King of Great Britain, Ireland and the British Dominions beyond the Seas, Emperor of India, the President of the Hellenic Republic, His Most Serene Highness the Regent of the Kingdom of Hungary, His Majesty the King of Italy, His Majesty the Emperor of Japan, the President of the Republic of Latvia, Her Royal Highness the Grand Duchess of Luxembourg, the President of the United States of Mexico, His Majesty the King of Norway, Her Majesty the Queen of the Netherlands, the President of the Republic of Poland, His Majesty the King of Roumania, His Majesty the King of Sweden, the Swiss Federal Council, the President of the Czechoslovak Republic, the Central Executive Committee of the Union of the Soviet Socialist Republics, the President of the United States of Venezuela, His Majesty the King of Yugoslavia;

Having recognized the advantage of regulating in a uniform manner the conditions of international carriage by air in respect of the documents to be used for such carriage and of the liability of the carrier, have nominated to this end their respective Plenipotentiaries, who, being thereto duly authorized, have concluded and signed the following convention: —

CHAPTER I

SCOPE — DEFINITIONS

ARTICLE I

(1) This Convention applies to all international carriage of persons, baggage or cargo performed by aircraft for reward. It applies equally to gratuitous carriage by aircraft performed by an air transport undertaking.

(2) For the purposes of this Convention the expression "international carriage" means any carriage in which, according to the agreement between the parties, the place of departure and the place of destination, whether or not there be a break in the carriage or a transshipment, are situated either within the territories of two High Contracting Parties, or within the territory of a single High Contracting Party, if there is an agreed stopping place within a territory subject to the sovereignty, suzerainty, mandate or authority of another Power, even though that Power is not a party to this Convention. A carriage without such an agreed stopping place between territories subject to the sovereignty, suzerainty, mandate or authority of the same High Contracting Party is not deemed to be international for the purposes of this Convention.

(3) A carriage to be performed by several successive air carriers is deemed, for the purposes of this Convention, to be one undivided carriage, if it has been regarded by the parties as a single operation, whether it had been agreed upon under the form of a single contract or of a series of contracts, and it does not lose its international character merely because one contract or a series of contracts is to be performed entirely within a territory subject to the sovereignty, suzerainty, mandate or authority of the same High Contracting Party.

ANNEXE I

(articles 2, 3, 4, 5 et 6 et annexe II)

Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international. Varsovie, le 12 octobre 1929

Le Président du Reich allemand, le Président fédéral de la République d'Autriche, Sa Majesté le Roi des Belges, le Président des États-Unis du Brésil, Sa Majesté le Roi des Bulgares, le Président du Gouvernement nationaliste de la République de Chine, Sa Majesté le Roi de Danemark et d'Islande, Sa Majesté le Roi d'Égypte, Sa Majesté le Roi d'Espagne, le Chef d'État de la République d'Estonie, le Président de la République de Finlande, le Président de la République française, Sa Majesté le Roi de Grande-Bretagne, d'Irlande et des Territoires britanniques au-delà des Mers, Empereur des Indes, le Président de la République hellénique, Son Altesse sérénissime le Régent du Royaume de Hongrie, Sa Majesté le Roi d'Italie, Sa Majesté l'Empereur du Japon, le Président de la République de Lettonie, Son Altesse royale la Grande-Duchesse de Luxembourg, le Président des États-Unis du Mexique, Sa Majesté le Roi de Norvège, Sa Majesté la Reine des Pays-Bas, le Président de la République de Pologne, Sa Majesté le Roi de Roumanie, Sa Majesté le Roi de Suède, le Conseil fédéral suisse, le Président de la République tchécoslovaque, le Comité central exécutif de l'Union des Républiques soviétiques socialistes, le Président des États-Unis du Venezuela, Sa Majesté le Roi de Yougoslavie,

Ayant reconnu l'utilité de régler d'une manière uniforme les conditions du transport aérien international en ce qui concerne les documents utilisés pour ce transport et la responsabilité du transporteur;

À cet effet ont nommé leurs Plénipotentiaires respectifs, lesquels, dûment autorisés, ont conclu et signé la Convention suivante :

CHAPITRE I

OBJET — DÉFINITIONS

ARTICLE I

(1) La présente Convention s'applique à tout transport international de personnes, bagages ou marchandises, effectué par aéronef contre rémunération. Elle s'applique également aux transports gratuits effectués par aéronef par une entreprise de transports aériens.

(2) Est qualifié « transport international », au sens de la présente Convention, tout transport dans lequel, d'après les stipulations des parties, le point de départ et le point de destination, qu'il y ait ou non interruption de transport ou transbordement, sont situés soit sur le territoire de deux Hautes Parties Contractantes, soit sur le territoire d'une seule Haute Partie Contractante, si une escale est prévue dans un territoire soumis à la souveraineté, à la suzeraineté, au mandat ou à l'autorité d'une autre Puissance même non Contractante. Le transport sans une telle escale entre les territoires soumis à la souveraineté, à la suzeraineté, au mandat ou à l'autorité de la même Haute Partie Contractante n'est pas considéré comme international au sens de la présente Convention.

(3) Le transport à exécuter par plusieurs transporteurs par air successifs est censé constituer pour l'application de cette Convention un transport unique lorsqu'il a été envisagé par les parties comme une seule opération, qu'il ait été conclu sous la forme d'un seul contrat ou d'une série de contrats et il ne perd pas son caractère international par le fait qu'un seul contrat ou une série de contrats doivent être exécutés intégralement dans un territoire soumis à la souveraineté, à la suzeraineté, au mandat ou à l'autorité d'une même Haute Partie Contractante.

Transport aérien — 1 octobre 2013

dance with the provisions of its own law, exonerate the carrier wholly or partly from his liability.

ARTICLE 22

(1) *In the carriage of passengers the liability of the carrier for each passenger is limited to the sum of 125,000 francs. Where, in accordance with the law of the Court seized of the case, damages may be awarded in the form of periodical payments, the equivalent capital value of the said payments shall not exceed 125,000 francs. Nevertheless, by special contract, the carrier and the passenger may agree to a higher limit of liability.*

(2) *In the carriage of registered baggage and of cargo, the liability of the carrier is limited to a sum of 250 francs per kilogram, unless the consignor has made, at the time when the package was handed over to the carrier, a special declaration of the value at delivery and has paid a supplementary sum if the case so requires. In that case the carrier will be liable to pay a sum not exceeding the declared sum, unless he proves that that sum is greater than the actual value to the consignor at delivery.*

(3) *As regards objects of which the passenger takes charge himself the liability of the carrier is limited to 5,000 francs per passenger.*

(4) *The sums mentioned above shall be deemed to refer to the French franc consisting of 65The sums mentioned above shall be deemed to refer to the French franc consisting of 65 ½ milligrams gold of millesimal fineness 900. These sums may be converted into any national currency in round figuresThe sums mentioned above shall be deemed to refer to the French franc consisting of 65 ½ milligrams gold of millesimal fineness 900. These sums may be converted into any national currency in round figures.*

ARTICLE 23

Any provision tending to relieve the carrier of liability or to fix a lower limit than that which is laid down in this Convention shall be null and void, but the nullity of any such provision does not involve the nullity of the whole contract, which shall remain subject to the provisions of this Convention.

[Note: This provision was renumbered as paragraph (1) and another provision added as paragraph (2) by Article XII of the Protocol set out in Schedule III, *infra*.]

ARTICLE 24

(1) In the cases covered by Articles 18 and 19 any action for damages, however founded, can only be brought subject to the conditions and limits set out in this Convention.

(2) In the cases covered by Article 17 the provisions of the preceding paragraph also apply, without prejudice to the questions as to who are persons who have the right to bring suit and what are their respective rights.

ARTICLE 25

(1) *The carrier shall not be entitled to avail himself of the provisions of this Convention which exclude or limit his liability, if the damage is caused by his wilful misconduct or by such default on his part as, in accordance with the law of the Court seized of the case, is considered to be equivalent to wilful misconduct.*

conformément aux dispositions de sa propre loi, écarter ou atténuer la responsabilité du transporteur.

ARTICLE 22

(1) *Dans le transport des personnes, la responsabilité du transporteur envers chaque voyageur est limitée à la somme de deux cent cinquante mille francs. Dans le cas où, d'après la loi du tribunal saisi, l'indemnité peut être fixée sous forme de rente, le capital de la rente ne peut dépasser cette limite. Toutefois par une convention spéciale avec le transporteur, le voyageur pourra fixer une limite de responsabilité plus élevée.*

(2) *Dans le transport de bagages enregistrés et de marchandises, la responsabilité du transporteur est limitée à la somme de deux cent cinquante francs par kilogramme, sauf déclaration spéciale d'intérêt à la livraison faite par l'expéditeur au moment de la remise du colis au transporteur et moyennant le paiement d'une taxe supplémentaire éventuelle. Dans ce cas, le transporteur sera tenu de payer jusqu'à concurrence de la somme déclarée, à moins qu'il ne prouve qu'elle est supérieure à l'intérêt réel de l'expéditeur à la livraison.*

(3) *En ce qui concerne les objets dont le voyageur conserve la garde, la responsabilité du transporteur est limitée à cinq mille francs par voyageur.*

(4) *Les sommes indiquées ci-dessus sont considérées comme se rapportant au franc français constitué par soixante-cinq et demi milligrammes d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. Elles pourront être converties dans chaque monnaie nationale en chiffres ronds.*

ARTICLE 23

Toute clause tendant à exonérer le transporteur de sa responsabilité ou à établir une limite inférieure à celle qui est fixée dans la présente Convention est nulle et de nul effet, mais la nullité de cette clause n'entraîne pas la nullité du contrat qui reste soumis aux dispositions de la présente Convention.

[Note: La disposition précédente est devenue l'alinéa (1) de l'article 23, auquel on a ajouté un alinéa (2), selon l'article XII du protocole reproduit à l'annexe III.]

ARTICLE 24

(1) Dans les cas prévus aux articles 18 et 19 toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée que dans les conditions et limites prévues par la présente Convention.

(2) Dans les cas prévus à l'article 17, s'appliquent également les dispositions de l'alinéa précédent, sans préjudice de la détermination des personnes qui ont le droit d'agir et de leurs droits respectifs.

ARTICLE 25

(1) *Le transporteur n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de la présente Convention qui excluent ou limitent sa responsabilité, si le dommage provient de son dol ou d'une faute qui, d'après la loi du tribunal saisi, est considérée comme équivalente au dol.*

(2) *Ce droit lui sera également refusé si le dommage a été causé dans les mêmes conditions par un de ses préposés agissant dans l'exercice de ses fonctions.*

Transport aérien — 1 octobre 2013

SCHEDULE VI

*(Subsections 2(2.1), (3) and (5) and 3(2) and section 4)*CONVENTION FOR THE UNIFICATION OF CERTAIN RULES
FOR INTERNATIONAL CARRIAGE BY AIR

THE STATES PARTIES TO THIS CONVENTION

RECOGNIZING the significant contribution of the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air signed in Warsaw on 12 October 1929, hereinafter referred to as the "Warsaw Convention", and other related instruments to the harmonization of private international air law;

RECOGNIZING the need to modernize and consolidate the Warsaw Convention and related instruments;

RECOGNIZING the importance of ensuring protection of the interests of consumers in international carriage by air and the need for equitable compensation based on the principle of restitution;

REAFFIRMING the desirability of an orderly development of international air transport operations and the smooth flow of passengers, baggage and cargo in accordance with the principles and objectives of the Convention on International Civil Aviation, done at Chicago on 7 December 1944;

CONVINCED that collective State action for further harmonization and codification of certain rules governing international carriage by air through a new Convention is the most adequate means of achieving an equitable balance of interests;

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

Chapter I

General Provisions

ARTICLE 1 — SCOPE OF APPLICATION

1. This Convention applies to all international carriage of persons, baggage or cargo performed by aircraft for reward. It applies equally to gratuitous carriage by aircraft performed by an air transport undertaking.

2. For the purposes of this Convention, the expression international carriage means any carriage in which, according to the agreement between the parties, the place of departure and the place of destination, whether or not there be a break in the carriage or a transshipment, are situated either within the territories of two States Parties, or within the territory of a single State Party if there is an agreed stopping place within the territory of another State, even if that State is not a State Party. Carriage between two points within the territory of a single State Party without an agreed stopping place within the territory of another State is not international carriage for the purposes of this Convention.

3. Carriage to be performed by several successive carriers is deemed, for the purposes of this Convention, to be one undivided carriage if it has been regarded by the parties as a single operation, whether it had been agreed upon under the form of a single contract or of a series of contracts, and it does not lose its international character merely because one contract or a series of contracts is to be performed entirely within the territory of the same State.

4. This Convention applies also to carriage as set out in Chapter V, subject to the terms contained therein.

ANNEXE VI

*(paragraphe 2(2.1), (3) et (5) et 3(2) et article 4)*CONVENTION POUR L'UNIFICATION DE CERTAINES
RÈGLES RELATIVES AU TRANSPORT AÉRIEN
INTERNATIONAL

RECONNAISSANT l'importante contribution de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Varsovie le 12 octobre 1929, ci-après appelée la « Convention de Varsovie » et celle d'autres instruments connexes à l'harmonisation du droit aérien international privé,

RECONNAISSANT la nécessité de moderniser et de refondre la Convention de Varsovie et les instruments connexes,

RECONNAISSANT l'importance d'assurer la protection des intérêts des consommateurs dans le transport aérien international et la nécessité d'une indemnisation équitable fondée sur le principe de réparation,

RÉAFFIRMANT l'intérêt d'assurer le développement d'une exploitation ordonnée du transport aérien international et un acheminement sans heurt des passagers, des bagages et des marchandises, conformément aux principes et aux objectifs de la Convention relative à l'aviation civile internationale faite à Chicago le 7 décembre 1944,

CONVAINCUS que l'adoption de mesures collectives par les États en vue d'harmoniser davantage et de codifier certaines règles régissant le transport aérien international est le meilleur moyen de réaliser un équilibre équitable des intérêts,

LES ÉTATS PARTIES À LA PRÉSENTE CONVENTION SONT CONVENUS DE CE QUI SUIT:

Chapitre I

Généralités

ARTICLE 1 — CHAMP D'APPLICATION

1. La présente convention s'applique à tout transport international de personnes, bagages ou marchandises, effectué par aéronef contre rémunération. Elle s'applique également aux transports gratuits effectués par aéronef par une entreprise de transport aérien.

2. Au sens de la présente convention, l'expression *transport international* s'entend de tout transport dans lequel, d'après les stipulations des parties, le point de départ et le point de destination, qu'il y ait ou non interruption de transport ou transbordement, sont situés soit sur le territoire de deux États parties, soit sur le territoire d'un seul État partie si une escale est prévue sur le territoire d'un autre État, même si cet État n'est pas un État partie. Le transport sans une telle escale entre deux points du territoire d'un seul État partie n'est pas considéré comme international au sens de la présente convention.

3. Le transport à exécuter par plusieurs transporteurs successifs est censé constituer pour l'application de la présente convention un transport unique lorsqu'il a été envisagé par les parties comme une seule opération, qu'il ait été conclu sous la forme d'un seul contrat ou d'une série de contrats, et il ne perd pas son caractère international par le fait qu'un seul contrat ou une série de contrats doivent être exécutés intégralement dans le territoire d'un même État.

4. La présente convention s'applique aussi aux transports visés au Chapitre V, sous réserve des dispositions dudit chapitre.

*Carriage by Air — October 1, 2013**ARTICLE 2 — CARRIAGE PERFORMED BY STATE AND CARRIAGE OF POSTAL ITEMS*

1. This Convention applies to carriage performed by the State or by legally constituted public bodies provided it falls within the conditions laid down in Article 1.

2. In the carriage of postal items, the carrier shall be liable only to the relevant postal administration in accordance with the rules applicable to the relationship between the carriers and the postal administrations.

3. Except as provided in paragraph 2 of this Article, the provisions of this Convention shall not apply to the carriage of postal items.

Chapter II

Documentation and Duties of the Parties Relating to the Carriage of Passengers, Baggage and Cargo

ARTICLE 3 — PASSENGERS AND BAGGAGE

1. In respect of carriage of passengers, an individual or collective document of carriage shall be delivered containing:

- (a) an indication of the places of departure and destination;
- (b) if the places of departure and destination are within the territory of a single State Party, one or more agreed stopping places being within the territory of another State, an indication of at least one such stopping place.

2. Any other means which preserves the information indicated in paragraph 1 may be substituted for the delivery of the document referred to in that paragraph. If any such other means is used, the carrier shall offer to deliver to the passenger a written statement of the information so preserved.

3. The carrier shall deliver to the passenger a baggage identification tag for each piece of checked baggage.

4. The passenger shall be given written notice to the effect that where this Convention is applicable it governs and may limit the liability of carriers in respect of death or injury and for destruction or loss of, or damage to, baggage, and for delay.

5. Non-compliance with the provisions of the foregoing paragraphs shall not affect the existence or the validity of the contract of carriage, which shall, nonetheless, be subject to the rules of this Convention including those relating to limitation of liability.

ARTICLE 4 — CARGO

1. In respect of the carriage of cargo, an air waybill shall be delivered.

2. Any other means which preserves a record of the carriage to be performed may be substituted for the delivery of an air waybill. If such other means are used, the carrier shall, if so requested by the consignor, deliver to the consignor a cargo receipt permitting identification of the consignment and access to the information contained in the record preserved by such other means.

ARTICLE 5 — CONTENTS OF AIR WAYBILL OR CARGO RECEIPT

The air waybill or the cargo receipt shall include:

- (a) an indication of the places of departure and destination;

ARTICLE 2 — TRANSPORT EFFECTUÉ PAR L'ÉTAT ET TRANSPORT D'ENVOIS POSTAUX

1. La présente convention s'applique aux transports effectués par l'État ou les autres personnes juridiques de droit public, dans les conditions prévues à l'article 1.

2. Dans le transport des envois postaux, le transporteur n'est responsable qu'envers l'administration postale compétente conformément aux règles applicables dans les rapports entre les transporteurs et les administrations postales.

3. Les dispositions de la présente convention autres que celles du paragraphe 2 ci-dessus ne s'appliquent pas au transport des envois postaux.

Chapitre II

Documents et obligations des Parties relatifs au transport des passagers, des bagages et des marchandises

ARTICLE 3 — PASSAGERS ET BAGAGES

1. Dans le transport des passagers, un titre de transport individuel ou collectif doit être délivré, contenant:

- a) l'indication des points de départ et de destination;
- b) si les points de départ et de destination sont situés sur le territoire d'un même État partie et si une ou plusieurs escales sont prévues sur le territoire d'un autre État, l'indication d'une de ces escales.

2. L'emploi de tout autre moyen constatant les indications qui figurent au paragraphe 1 peut se substituer à la délivrance du titre de transport mentionné dans ce paragraphe. Si un tel autre moyen est utilisé, le transporteur offrira de délivrer au passager un document écrit constatant les indications qui y sont consignées.

3. Le transporteur délivrera au passager une fiche d'identification pour chaque article de bagage enregistré.

4. Il sera donné au passager un avis écrit indiquant que, lorsque la présente convention s'applique, elle régit la responsabilité des transporteurs en cas de mort ou de lésion ainsi qu'en cas de destruction, de perte ou d'avarie des bagages, ou de retard.

5. L'inobservation des dispositions des paragraphes précédents n'affecte ni l'existence ni la validité du contrat de transport, qui n'en sera pas moins soumis aux règles de la présente convention, y compris celles qui portent sur la limitation de la responsabilité.

ARTICLE 4 — MARCHANDISES

1. Pour le transport de marchandises, une lettre de transport aérien est émise.

2. L'emploi de tout autre moyen constatant les indications relatives au transport à exécuter peut se substituer à l'émission de la lettre de transport aérien. Si de tels autres moyens sont utilisés, le transporteur délivre à l'expéditeur, à la demande de ce dernier, un récépissé de marchandises permettant l'identification de l'expédition et l'accès aux indications enregistrées par ces autres moyens.

ARTICLE 5 — CONTENU DE LA LETTRE DE TRANSPORT AÉRIEN OU DU RÉCÉPISSÉ DE MARCHANDISES

La lettre de transport aérien ou le récépissé de marchandises contiennent:

- a) l'indication des points de départ et de destination;

Transport aérien — 1 octobre 2013

ought to have arrived, the consignee is entitled to enforce against the carrier the rights which flow from the contract of carriage.

ARTICLE 14 — ENFORCEMENT OF THE RIGHTS OF CONSIGNOR AND CONSIGNEE

The consignor and the consignee can respectively enforce all the rights given to them by Articles 12 and 13, each in its own name, whether it is acting in its own interest or in the interest of another, provided that it carries out the obligations imposed by the contract of carriage.

ARTICLE 15 — RELATIONS OF CONSIGNOR AND CONSIGNEE OR MUTUAL RELATIONS OF THIRD PARTIES

1. Articles 12, 13 and 14 do not affect either the relations of the consignor and the consignee with each other or the mutual relations of third parties whose rights are derived either from the consignor or from the consignee.

2. The provisions of Articles 12, 13 and 14 can only be varied by express provision in the air waybill or the cargo receipt.

ARTICLE 16 — FORMALITIES OF CUSTOMS, POLICE OR OTHER PUBLIC AUTHORITIES

1. The consignor must furnish such information and such documents as are necessary to meet the formalities of customs, police and any other public authorities before the cargo can be delivered to the consignee. The consignor is liable to the carrier for any damage occasioned by the absence, insufficiency or irregularity of any such information or documents, unless the damage is due to the fault of the carrier, its servants or agents.

2. The carrier is under no obligation to enquire into the correctness or sufficiency of such information or documents.

Chapter III

Liability of the Carrier and Extent of Compensation for Damage

ARTICLE 17 — DEATH AND INJURY OF PASSENGERS — DAMAGE TO BAGGAGE

1. The carrier is liable for damage sustained in case of death or bodily injury of a passenger upon condition only that the accident which caused the death or injury took place on board the aircraft or in the course of any of the operations of embarking or disembarking.

2. The carrier is liable for damage sustained in case of destruction or loss of, or of damage to, checked baggage upon condition only that the event which caused the destruction, loss or damage took place on board the aircraft or during any period within which the checked baggage was in the charge of the carrier. However, the carrier is not liable if and to the extent that the damage resulted from the inherent defect, quality or vice of the baggage. In the case of unchecked baggage, including personal items, the carrier is liable if the damage resulted from its fault or that of its servants or agents.

3. If the carrier admits the loss of the checked baggage, or if the checked baggage has not arrived at the expiration of twenty-one days after the date on which it ought to have arrived, the passenger is enti-

loir vis-à-vis du transporteur les droits résultant du contrat de transport.

ARTICLE 14 — POSSIBILITÉ DE FAIRE VALOIR LES DROITS DE L'EXPÉDITEUR ET DU DESTINATAIRE

L'expéditeur et le destinataire peuvent faire valoir tous les droits qui leur sont respectivement conférés par les articles 12 et 13, chacun en son nom propre, qu'il agisse dans son propre intérêt ou dans l'intérêt d'autrui, à condition d'exécuter les obligations que le contrat de transport impose.

ARTICLE 15 — RAPPORTS ENTRE L'EXPÉDITEUR ET LE DESTINATAIRE OU RAPPORTS ENTRE LES TIERCES PARTIES

1. Les articles 12, 13 et 14 ne portent préjudice ni aux rapports entre l'expéditeur et le destinataire, ni aux rapports mutuels des tierces parties dont les droits proviennent de l'expéditeur ou du destinataire.

2. Toute clause dérogeant aux dispositions des articles 12, 13 et 14 doit être inscrite dans la lettre de transport aérien ou dans le récépissé de marchandises.

ARTICLE 16 — FORMALITÉS DE DOUANE, DE POLICE OU D'AUTRES AUTORITÉS PUBLIQUES

1. L'expéditeur est tenu de fournir les renseignements et les documents qui, avant la remise de la marchandise au destinataire, sont nécessaires à l'accomplissement des formalités de douane, de police ou d'autres autorités publiques. L'expéditeur est responsable envers le transporteur de tous dommages qui pourraient résulter de l'absence, de l'insuffisance ou de l'irrégularité de ces renseignements et pièces, sauf le cas de faute de la part du transporteur ou de ses préposés ou mandataires.

2. Le transporteur n'est pas tenu d'examiner si ces renseignements et documents sont exacts ou suffisants.

Chapitre III

Responsabilité du transporteur et étendue de l'indemnisation du préjudice

ARTICLE 17 — MORT OU LÉSION SUBIE PAR LE PASSAGER — DOMMAGE CAUSÉ AUX BAGAGES

1. Le transporteur est responsable du préjudice survenu en cas de mort ou de lésion corporelle subie par un passager, par cela seul que l'accident qui a causé la mort ou la lésion s'est produit à bord de l'aéronef ou au cours de toutes opérations d'embarquement ou de débarquement.

2. Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de destruction, perte ou avarie de bagages enregistrés, par cela seul que le fait qui a causé la destruction, la perte ou l'avarie s'est produit à bord de l'aéronef ou au cours de toute période durant laquelle le transporteur avait la garde des bagages enregistrés. Toutefois, le transporteur n'est pas responsable si et dans la mesure où le dommage résulte de la nature ou du vice propre des bagages. Dans le cas des bagages non enregistrés, notamment des effets personnels, le transporteur est responsable si le dommage résulte de sa faute ou de celle de ses préposés ou mandataires.

3. Si le transporteur admet la perte des bagages enregistrés ou si les bagages enregistrés ne sont pas arrivés à destination dans les vingt et un jours qui suivent la date à laquelle ils auraient dû arriver, le pas-

Carriage by Air — October 1, 2013

tled to enforce against the carrier the rights which flow from the contract of carriage.

4. Unless otherwise specified, in this Convention the term "baggage" means both checked baggage and unchecked baggage.

ARTICLE 18 — DAMAGE TO CARGO

1. The carrier is liable for damage sustained in the event of the destruction or loss of, or damage to, cargo upon condition only that the event which caused the damage so sustained took place during the carriage by air.

2. However, the carrier is not liable if and to the extent it proves that the destruction, or loss of, or damage to, the cargo resulted from one or more of the following:

- (a) inherent defect, quality or vice of that cargo;
- (b) defective packing of that cargo performed by a person other than the carrier or its servants or agents;
- (c) an act of war or an armed conflict;
- (d) an act of public authority carried out in connection with the entry, exit or transit of the cargo.

3. The carriage by air within the meaning of paragraph 1 of this Article comprises the period during which the cargo is in the charge of the carrier.

4. The period of the carriage by air does not extend to any carriage by land, by sea or by inland waterway performed outside an airport. If, however, such carriage takes place in the performance of a contract for carriage by air, for the purpose of loading, delivery or transshipment, any damage is presumed, subject to proof to the contrary, to have been the result of an event which took place during the carriage by air. If a carrier, without the consent of the consignor, substitutes carriage by another mode of transport for the whole or part of a carriage intended by the agreement between the parties to be carriage by air, such carriage by another mode of transport is deemed to be within the period of carriage by air.

ARTICLE 19 — DELAY

The carrier is liable for damage occasioned by delay in the carriage by air of passengers, baggage or cargo. Nevertheless, the carrier shall not be liable for damage occasioned by delay if it proves that it and its servants and agents took all measures that could reasonably be required to avoid the damage or that it was impossible for it or them to take such measures.

ARTICLE 20 — EXONERATION

If the carrier proves that the damage was caused or contributed to by the negligence or other wrongful act or omission of the person claiming compensation, or the person from whom he or she derives his or her rights, the carrier shall be wholly or partly exonerated from its liability to the claimant to the extent that such negligence or wrongful act or omission caused or contributed to the damage. When by reason of death or injury of a passenger compensation is claimed by a person other than the passenger, the carrier shall likewise be wholly or partly exonerated from its liability to the extent that it proves that the damage was caused or contributed to by the negligence or other wrongful act or omission of that passenger. This Article applies to all the liability provisions in this Convention, including paragraph 1 of Article 21.

sager est autorisé à faire valoir contre le transporteur les droits qui découlent du contrat de transport.

4. Sous réserve de dispositions contraires, dans la présente convention le terme « bagages » désigne les bagages enregistrés aussi bien que les bagages non enregistrés.

ARTICLE 18 — DOMMAGE CAUSÉ À LA MARCHANDISE

1. Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de destruction, perte ou avarie de la marchandise par cela seul que le fait qui a causé le dommage s'est produit pendant le transport aérien.

2. Toutefois, le transporteur n'est pas responsable s'il établit, et dans la mesure où il établit, que la destruction, la perte ou l'avarie de la marchandise résulte de l'un ou de plusieurs des faits suivants:

- a) la nature ou le vice propre de la marchandise;
- b) l'emballage défectueux de la marchandise par une personne autre que le transporteur ou ses préposés ou mandataires;
- c) un fait de guerre ou un conflit armé;
- d) un acte de l'autorité publique accompli en relation avec l'entrée, la sortie ou le transit de la marchandise.

3. Le transport aérien, au sens du paragraphe 1 du présent article, comprend la période pendant laquelle la marchandise se trouve sous la garde du transporteur.

4. La période du transport aérien ne couvre aucun transport terrestre, maritime ou par voie d'eau intérieure effectué en dehors d'un aéroport. Toutefois, lorsqu'un tel transport est effectué dans l'exécution du contrat de transport aérien en vue du chargement, de la livraison ou du transbordement, tout dommage est présumé, sauf preuve du contraire, résulter d'un fait survenu pendant le transport aérien. Si, sans le consentement de l'expéditeur, le transporteur remplace en totalité ou en partie le transport convenu dans l'entente conclue entre les parties comme étant le transport par voie aérienne, par un autre mode de transport, ce transport par un autre mode sera considéré comme faisant partie de la période du transport aérien.

ARTICLE 19 — RETARD

Le transporteur est responsable du dommage résultant d'un retard dans le transport aérien de passagers, de bagages ou de marchandises. Cependant, le transporteur n'est pas responsable du dommage causé par un retard s'il prouve que lui, ses préposés et mandataires ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement s'imposer pour éviter le dommage, ou qu'il leur était impossible de les prendre.

ARTICLE 20 — EXONÉRATION

Dans le cas où il fait la preuve que la négligence ou un autre acte ou omission préjudiciable de la personne qui demande réparation ou de la personne dont elle tient ses droits a causé le dommage ou y a contribué, le transporteur est exonéré en tout ou en partie de sa responsabilité à l'égard de cette personne, dans la mesure où cette négligence ou cet autre acte ou omission préjudiciable a causé le dommage ou y a contribué. Lorsqu'une demande en réparation est introduite par une personne autre que le passager, en raison de la mort ou d'une lésion subie par ce dernier, le transporteur est également exonéré en tout ou en partie de sa responsabilité dans la mesure où il prouve que la négligence ou un autre acte ou omission préjudiciable de ce passager a causé le dommage ou y a contribué. Le présent article s'applique à toutes les dispositions de la convention en matière de responsabilité, y compris le paragraphe 1 de l'article 21.

*Transport aérien — 1 octobre 2013**ARTICLE 21 — COMPENSATION IN CASE OF DEATH OR INJURY OF PASSENGERS*

1. For damages arising under paragraph 1 of Article 17 not exceeding 100 000 Special Drawing Rights for each passenger, the carrier shall not be able to exclude or limit its liability.

2. The carrier shall not be liable for damages arising under paragraph 1 of Article 17 to the extent that they exceed for each passenger 100 000 Special Drawing Rights if the carrier proves that:

- (a) such damage was not due to the negligence or other wrongful act or omission of the carrier or its servants or agents; or
- (b) such damage was solely due to the negligence or other wrongful act or omission of a third party.

ARTICLE 22 — LIMITS OF LIABILITY IN RELATION TO DELAY, BAGGAGE AND CARGO

1. In the case of damage caused by delay as specified in Article 19 in the carriage of persons, the liability of the carrier for each passenger is limited to 4 150 Special Drawing Rights.

2. In the carriage of baggage, the liability of the carrier in the case of destruction, loss, damage or delay is limited to 1 000 Special Drawing Rights for each passenger unless the passenger has made, at the time when the checked baggage was handed over to the carrier, a special declaration of interest in delivery at destination and has paid a supplementary sum if the case so requires. In that case the carrier will be liable to pay a sum not exceeding the declared sum, unless it proves that the sum is greater than the passenger's actual interest in delivery at destination.

3. In the carriage of cargo, the liability of the carrier in the case of destruction, loss, damage or delay is limited to a sum of 17 Special Drawing Rights per kilogramme, unless the consignor has made, at the time when the package was handed over to the carrier, a special declaration of interest in delivery at destination and has paid a supplementary sum if the case so requires. In that case the carrier will be liable to pay a sum not exceeding the declared sum, unless it proves that the sum is greater than the consignor's actual interest in delivery at destination.

4. In the case of destruction, loss, damage or delay of part of the cargo, or of any object contained therein, the weight to be taken into consideration in determining the amount to which the carrier's liability is limited shall be only the total weight of the package or packages concerned. Nevertheless, when the destruction, loss, damage or delay of a part of the cargo, or of an object contained therein, affects the value of other packages covered by the same air waybill, or the same receipt or, if they were not issued, by the same record preserved by the other means referred to in paragraph 2 of Article 4, the total weight of such package or packages shall also be taken into consideration in determining the limit of liability.

5. The foregoing provisions of paragraphs 1 and 2 of this Article shall not apply if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the carrier, its servants or agents, done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result; provided that, in the case of such act or omission of a servant or agent, it is also proved that such servant or agent was acting within the scope of its employment.

6. The limits prescribed in Article 21 and in this Article shall not prevent the court from awarding, in accordance with its own law, in

ARTICLE 21 — INDEMNISATION EN CAS DE MORT OU DE LÉSION SUBIE PAR LE PASSAGER

1. Pour les dommages visés au paragraphe 1 de l'article 17 et ne dépassant pas 100 000 droits de tirage spéciaux par passager, le transporteur ne peut exclure ou limiter sa responsabilité.

2. Le transporteur n'est pas responsable des dommages visés au paragraphe 1 de l'article 17 dans la mesure où ils dépassent 100 000 droits de tirage spéciaux par passager, s'il prouve :

- a) que le dommage n'est pas dû à la négligence ou à un autre acte ou omission préjudiciable du transporteur, de ses préposés ou de ses mandataires, ou
- b) que ces dommages résultent uniquement de la négligence ou d'un autre acte ou omission préjudiciable d'un tiers.

ARTICLE 22 — LIMITES DE RESPONSABILITÉ RELATIVES AUX RETARDS, AUX BAGAGES ET AUX MARCHANDISES

1. En cas de dommage subi par des passagers résultant d'un retard, aux termes de l'article 19, la responsabilité du transporteur est limitée à la somme de 4 150 droits de tirage spéciaux par passager.

2. Dans le transport de bagages, la responsabilité du transporteur en cas de destruction, perte, avarie ou retard est limitée à la somme de 1 000 droits de tirage spéciaux par passager, sauf déclaration spéciale d'intérêt à la livraison faite par le passager au moment de la remise des bagages enregistrés au transporteur et moyennant le paiement éventuel d'une somme supplémentaire. Dans ce cas, le transporteur sera tenu de payer jusqu'à concurrence de la somme déclarée, à moins qu'il prouve qu'elle est supérieure à l'intérêt réel du passager à la livraison.

3. Dans le transport de marchandises, la responsabilité du transporteur, en cas de destruction, de perte, d'avarie ou de retard, est limitée à la somme de 17 droits de tirage spéciaux par kilogramme, sauf déclaration spéciale d'intérêt à la livraison faite par l'expéditeur au moment de la remise du colis au transporteur et moyennant le paiement d'une somme supplémentaire éventuelle. Dans ce cas, le transporteur sera tenu de payer jusqu'à concurrence de la somme déclarée, à moins qu'il prouve qu'elle est supérieure à l'intérêt réel de l'expéditeur à la livraison.

4. En cas de destruction, de perte, d'avarie ou de retard d'une partie des marchandises, ou de tout objet qui y est contenu, seul le poids total du ou des colis dont il s'agit est pris en considération pour déterminer la limite de responsabilité du transporteur. Toutefois, lorsque la destruction, la perte, l'avarie ou le retard d'une partie des marchandises, ou d'un objet qui y est contenu, affecte la valeur d'autres colis couverts par la même lettre de transport aérien ou par le même récépissé ou, en l'absence de ces documents, par les mêmes indications consignées par les autres moyens visés à l'article 4, paragraphe 2, le poids total de ces colis doit être pris en considération pour déterminer la limite de responsabilité.

5. Les dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article ne s'appliquent pas s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur, de ses préposés ou de ses mandataires, fait soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résultera probablement, pour autant que, dans le cas d'un acte ou d'une omission de préposés ou de mandataires, la preuve soit également apportée que ceux-ci ont agi dans l'exercice de leurs fonctions.

6. Les limites fixées par l'article 21 et par le présent article n'ont pas pour effet d'enlever au tribunal la faculté d'allouer en outre,

Carriage by Air — October 1, 2013

addition, the whole or part of the court costs and of the other expenses of the litigation incurred by the plaintiff, including interest. The foregoing provision shall not apply if the amount of the damages awarded, excluding court costs and other expenses of the litigation, does not exceed the sum which the carrier has offered in writing to the plaintiff within a period of six months from the date of the occurrence causing the damage, or before the commencement of the action, if that is later.

ARTICLE 23 — CONVERSION OF MONETARY UNITS

1. The sums mentioned in terms of Special Drawing Right in this Convention shall be deemed to refer to the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund. Conversion of the sums into national currencies shall, in case of judicial proceedings, be made according to the value of such currencies in terms of the Special Drawing Right at the date of the judgement. The value of a national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a State Party which is a Member of the International Monetary Fund, shall be calculated in accordance with the method of valuation applied by the International Monetary Fund, in effect at the date of the judgement, for its operations and transactions. The value of a national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a State Party which is not a Member of the International Monetary Fund, shall be calculated in a manner determined by that State.

2. Nevertheless, those States which are not Members of the International Monetary Fund and whose law does not permit the application of the provisions of paragraph 1 of this Article may, at the time of ratification or accession or at any time thereafter, declare that the limit of liability of the carrier prescribed in Article 21 is fixed at a sum of 1 500 000 monetary units per passenger in judicial proceedings in their territories; 62 500 monetary units per passenger with respect to paragraph 1 of Article 22; 15 000 monetary units per passenger with respect to paragraph 2 of Article 22; and 250 monetary units per kilogramme with respect to paragraph 3 of Article 22. This monetary unit corresponds to sixty-five and a half milligrammes of gold of millesimal fineness nine hundred. These sums may be converted into the national currency concerned in round figures. The conversion of these sums into national currency shall be made according to the law of the State concerned.

3. The calculation mentioned in the last sentence of paragraph 1 of this Article and the conversion method mentioned in paragraph 2 of this Article shall be made in such manner as to express in the national currency of the State Party as far as possible the same real value for the amounts in Articles 21 and 22 as would result from the application of the first three sentences of paragraph 1 of this Article. States Parties shall communicate to the depositary the manner of calculation pursuant to paragraph 1 of this Article, or the result of the conversion in paragraph 2 of this Article as the case may be, when depositing an instrument of ratification, acceptance, approval of or accession to this Convention and whenever there is a change in either.

ARTICLE 24 — REVIEW OF LIMITS

1. Without prejudice to the provisions of Article 25 of this Convention and subject to paragraph 2 below, the limits of liability prescribed in Articles 21, 22 and 23 shall be reviewed by the Depositary at five-year intervals, the first such review to take place at the end of the fifth year following the date of entry into force of this Convention, or if the Convention does not enter into force within five years

conformément à sa loi, une somme correspondant à tout ou partie des dépens et autres frais de procès exposés par le demandeur, intérêts compris. La disposition précédente ne s'applique pas lorsque le montant de l'indemnité allouée, non compris les dépens et autres frais de procès, ne dépasse pas la somme que le transporteur a offerte par écrit au demandeur dans un délai de six mois à dater du fait qui a causé le dommage ou avant l'introduction de l'instance si celle-ci est postérieure à ce délai.

ARTICLE 23 — CONVERSION DES UNITÉS MONÉTAIRES

1. Les sommes indiquées en droits de tirage spéciaux dans la présente convention sont considérées comme se rapportant au droit de tirage spécial tel que défini par le Fonds monétaire international. La conversion de ces sommes en monnaies nationales s'effectuera, en cas d'instance judiciaire, suivant la valeur de ces monnaies en droit de tirage spécial à la date du jugement. La valeur, en droit de tirage spécial, d'une monnaie nationale d'un État partie qui est membre du Fonds monétaire international, est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international à la date du jugement pour ses propres opérations et transactions. La valeur, en droit de tirage spécial, d'une monnaie nationale d'un État partie qui n'est pas membre du Fonds monétaire international, est calculée de la façon déterminée par cet État.

2. Toutefois, les États qui ne sont pas membres du Fonds monétaire international et dont la législation ne permet pas d'appliquer les dispositions du paragraphe 1 du présent article, peuvent, au moment de la ratification ou de l'adhésion, ou à tout moment par la suite, déclarer que la limite de responsabilité du transporteur prescrite à l'article 21 est fixée, dans les procédures judiciaires sur leur territoire, à la somme de 1 500 000 unités monétaires par passager; 62 500 unités monétaires par passager pour ce qui concerne le paragraphe 1 de l'article 22; 15 000 unités monétaires par passager pour ce qui concerne le paragraphe 2 de l'article 22; et 250 unités monétaires par kilogramme pour ce qui concerne le paragraphe 3 de l'article 22. Cette unité monétaire correspond à soixante-cinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. Les sommes peuvent être converties dans la monnaie nationale concernée en chiffres ronds. La conversion de ces sommes en monnaie nationale s'effectuera conformément à la législation de l'État en cause.

3. Le calcul mentionné dans la dernière phrase du paragraphe 1 du présent article et la conversion mentionnée au paragraphe 2 du présent article sont effectués de façon à exprimer en monnaie nationale de l'État partie la même valeur réelle, dans la mesure du possible, pour les montants prévus aux articles 21 et 22, que celle qui découlerait de l'application des trois premières phrases du paragraphe 1 du présent article. Les États parties communiquent au dépositaire leur méthode de calcul conformément au paragraphe 1 du présent article ou les résultats de la conversion conformément au paragraphe 2 du présent article, selon le cas, lors du dépôt de leur instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation de la présente convention ou d'adhésion à celle-ci et chaque fois qu'un changement se produit dans cette méthode de calcul ou dans ces résultats.

ARTICLE 24 — RÉVISION DES LIMITES

1. Sans préjudice des dispositions de l'article 25 de la présente convention et sous réserve du paragraphe 2 ci-dessous, les limites de responsabilité prescrites aux articles 21, 22 et 23 sont révisées par le dépositaire tous les cinq ans, la première révision intervenant à la fin de la cinquième année suivant la date d'entrée en vigueur de la présente convention, ou si la convention n'entre pas en vigueur dans les

of the date it is first open for signature, within the first year of its entry into force, by reference to an inflation factor which corresponds to the accumulated rate of inflation since the previous revision or in the first instance since the date of entry into force of the Convention. The measure of the rate of inflation to be used in determining the inflation factor shall be the weighted average of the annual rates of increase or decrease in the Consumer Price Indices of the States whose currencies comprise the Special Drawing Right mentioned in paragraph 1 of Article 23.

2. If the review referred to in the preceding paragraph concludes that the inflation factor has exceeded 10 per cent, the Depositary shall notify States Parties of a revision of the limits of liability. Any such revision shall become effective six months after its notification to the States Parties. If within three months after its notification to the States Parties a majority of the States Parties register their disapproval, the revision shall not become effective and the Depositary shall refer the matter to a meeting of the States Parties. The Depositary shall immediately notify all States Parties of the coming into force of any revision.

3. Notwithstanding paragraph 1 of this Article, the procedure referred to in paragraph 2 of this Article shall be applied at any time provided that one-third of the States Parties express a desire to that effect and upon condition that the inflation factor referred to in paragraph 1 has exceeded 30 per cent since the previous revision or since the date of entry into force of this Convention if there has been no previous revision. Subsequent reviews using the procedure described in paragraph 1 of this Article will take place at five-year intervals starting at the end of the fifth year following the date of the reviews under the present paragraph.

ARTICLE 25 — STIPULATION ON LIMITS

A carrier may stipulate that the contract of carriage shall be subject to higher limits of liability than those provided for in this Convention or to no limits of liability whatsoever.

ARTICLE 26 — INVALIDITY OF CONTRACTUAL PROVISIONS

Any provision tending to relieve the carrier of liability or to fix a lower limit than that which is laid down in this Convention shall be null and void, but the nullity of any such provision does not involve the nullity of the whole contract, which shall remain subject to the provisions of this Convention.

ARTICLE 27 — FREEDOM TO CONTRACT

Nothing contained in this Convention shall prevent the carrier from refusing to enter into any contract of carriage, from waiving any defences available under the Convention, or from laying down conditions which do not conflict with the provisions of this Convention.

ARTICLE 28 — ADVANCE PAYMENTS

In the case of aircraft accidents resulting in death or injury of passengers, the carrier shall, if required by its national law, make advance payments without delay to a natural person or persons who are entitled to claim compensation in order to meet the immediate economic needs of such persons. Such advance payments shall not constitute a recognition of liability and may be offset against any amounts subsequently paid as damages by the carrier.

cinq ans qui suivent la date à laquelle elle est pour la première fois ouverte à la signature, dans l'année de son entrée en vigueur, moyennant l'application d'un coefficient pour inflation correspondant au taux cumulatif de l'inflation depuis la révision précédente ou, dans le cas d'une première révision, depuis la date d'entrée en vigueur de la convention. La mesure du taux d'inflation à utiliser pour déterminer le coefficient pour inflation est la moyenne pondérée des taux annuels de la hausse ou de la baisse des indices de prix à la consommation des États dont les monnaies composent le droit de tirage spécial cité au paragraphe 1 de l'article 23.

2. Si la révision mentionnée au paragraphe précédent conclut que le coefficient pour inflation a dépassé 10 %, le dépositaire notifie aux États parties une révision des limites de responsabilité. Toute révision ainsi adoptée prend effet six mois après sa notification aux États parties. Si, dans les trois mois qui suivent cette notification aux États parties, une majorité des États parties notifie sa désapprobation, la révision ne prend pas effet et le dépositaire renvoie la question à une réunion des États parties. Le dépositaire notifie immédiatement à tous les États parties l'entrée en vigueur de toute révision.

3. Nonobstant le paragraphe 1 du présent article, la procédure évoquée au paragraphe 2 du présent article est applicable à tout moment, à condition qu'un tiers des États parties exprime un souhait dans ce sens et à condition que le coefficient pour inflation visé au paragraphe 1 soit supérieur à 30 % de ce qu'il était à la date de la révision précédente ou à la date d'entrée en vigueur de la présente convention s'il n'y a pas eu de révision antérieure. Les révisions ultérieures selon la procédure décrite au paragraphe 1 du présent article interviennent tous les cinq ans à partir de la fin de la cinquième année suivant la date de la révision intervenue en vertu du présent paragraphe.

ARTICLE 25 — STIPULATION DE LIMITES

Un transporteur peut stipuler que le contrat de transport peut fixer des limites de responsabilité plus élevées que celles qui sont prévues dans la présente convention, ou ne comporter aucune limite de responsabilité.

ARTICLE 26 — NULLITÉ DES DISPOSITIONS CONTRACTUELLES

Toute clause tendant à exonérer le transporteur de sa responsabilité ou à établir une limite inférieure à celle qui est fixée dans la présente convention est nulle et de nul effet, mais la nullité de cette clause n'entraîne pas la nullité du contrat qui reste soumis aux dispositions de la présente convention.

ARTICLE 27 — LIBERTÉ DE CONTRACTER

Rien dans la présente convention ne peut empêcher un transporteur de refuser la conclusion d'un contrat de transport, de renoncer aux moyens de défense qui lui sont donnés en vertu de la présente convention ou d'établir des conditions qui ne sont pas en contradiction avec les dispositions de la présente convention.

ARTICLE 28 — PAIEMENTS ANTICIPÉS

En cas d'accident d'aviation entraînant la mort ou la lésion de passagers, le transporteur, s'il y est tenu par la législation de son pays, versera sans retard des avances aux personnes physiques qui ont droit à un dédommagement pour leur permettre de subvenir à leurs besoins économiques immédiats. Ces avances ne constituent pas une reconnaissance de responsabilité et elles peuvent être déduites des montants versés ultérieurement par le transporteur à titre de dédommagement.

*Carriage by Air — October 1, 2013**ARTICLE 29 — BASIS OF CLAIMS*

In the carriage of passengers, baggage and cargo, any action for damages, however founded, whether under this Convention or in contract or in tort or otherwise, can only be brought subject to the conditions and such limits of liability as are set out in this Convention without prejudice to the question as to who are the persons who have the right to bring suit and what are their respective rights. In any such action, punitive, exemplary or any other non-compensatory damages shall not be recoverable.

ARTICLE 30 — SERVANTS, AGENTS — AGGREGATION OF CLAIMS

1. If an action is brought against a servant or agent of the carrier arising out of damage to which the Convention relates, such servant or agent, if they prove that they acted within the scope of their employment, shall be entitled to avail themselves of the conditions and limits of liability which the carrier itself is entitled to invoke under this Convention.

2. The aggregate of the amounts recoverable from the carrier, its servants and agents, in that case, shall not exceed the said limits.

3. Save in respect of the carriage of cargo, the provisions of paragraphs 1 and 2 of this Article shall not apply if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the servant or agent done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result.

ARTICLE 31 — TIMELY NOTICE OF COMPLAINTS

1. Receipt by the person entitled to delivery of checked baggage or cargo without complaint is prima facie evidence that the same has been delivered in good condition and in accordance with the document of carriage or with the record preserved by the other means referred to in paragraph 2 of Article 3 and paragraph 2 of Article 4.

2. In the case of damage, the person entitled to delivery must complain to the carrier forthwith after the discovery of the damage, and, at the latest, within seven days from the date of receipt in the case of checked baggage and fourteen days from the date of receipt in the case of cargo. In the case of delay, the complaint must be made at the latest within twenty-one days from the date on which the baggage or cargo have been placed at his or her disposal.

3. Every complaint must be made in writing and given or dispatched within the times aforesaid.

4. If no complaint is made within the times aforesaid, no action shall lie against the carrier, save in the case of fraud on its part.

ARTICLE 32 — DEATH OF PERSON LIABLE

In the case of the death of the person liable, an action for damages lies in accordance with the terms of this Convention against those legally representing his or her estate.

ARTICLE 33 — JURISDICTION

1. An action for damages must be brought, at the option of the plaintiff, in the territory of one of the States Parties, either before the

ARTICLE 29 — PRINCIPE DES RECOURS

Dans le transport de passagers, de bagages et de marchandises, toute action en dommages-intérêts, à quelque titre que ce soit, en vertu de la présente convention, en raison d'un contrat ou d'un acte illicite ou pour toute autre cause, ne peut être exercée que dans les conditions et limites de responsabilité prévues par la présente convention, sans préjudice de la détermination des personnes qui ont le droit d'agir et de leurs droits respectifs. Dans toute action de ce genre, on ne pourra pas obtenir de dommages-intérêts punitifs ou exemplaires ni de dommages à un titre autre que la réparation.

ARTICLE 30 — PRÉPOSÉS, MANDATAIRES — MONTANT TOTAL DE LA RÉPARATION

1. Si une action est intentée contre un préposé ou un mandataire du transporteur à la suite d'un dommage visé par la présente convention, ce préposé ou mandataire, s'il prouve qu'il a agi dans l'exercice de ses fonctions, pourra se prévaloir des conditions et des limites de responsabilité que peut invoquer le transporteur en vertu de la présente convention.

2. Le montant total de la réparation qui, dans ce cas, peut être obtenu du transporteur, de ses préposés et de ses mandataires, ne doit pas dépasser lesdites limites.

3. Sauf pour le transport de marchandises, les dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article ne s'appliquent pas s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du préposé ou du mandataire, fait soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résultera probablement.

ARTICLE 31 — DÉLAIS DE PROTESTATION

1. La réception des bagages enregistrés et des marchandises sans protestation par le destinataire constituera présomption, sauf preuve du contraire, que les bagages et marchandises ont été livrés en bon état et conformément au titre de transport ou aux indications consignées par les autres moyens visés à l'article 3, paragraphe 2, et à l'article 4, paragraphe 2.

2. En cas d'avarie, le destinataire doit adresser au transporteur une protestation immédiatement après la découverte de l'avarie et, au plus tard, dans un délai de sept jours pour les bagages enregistrés et de quatorze jours pour les marchandises à dater de leur réception. En cas de retard, la protestation devra être faite au plus tard dans les vingt et un jours à dater du jour où le bagage ou la marchandise auront été mis à sa disposition.

3. Toute protestation doit être faite par réserve écrite et remise ou expédiée dans le délai prévu pour cette protestation.

4. À défaut de protestation dans les délais prévus, toutes actions contre le transporteur sont irrecevables, sauf le cas de fraude de celui-ci.

ARTICLE 32 — DÉCÈS DE LA PERSONNE RESPONSABLE

En cas de décès de la personne responsable, une action en responsabilité est recevable, conformément aux dispositions de la présente convention, à l'encontre de ceux qui représentent juridiquement sa succession.

ARTICLE 33 — JURISDICTION COMPÉTENTE

1. L'action en responsabilité devra être portée, au choix du demandeur, dans le territoire d'un des États Parties, soit devant le tribunal



CANADA

CONSOLIDATION

CODIFICATION

Official Languages Act

Loi sur les langues officielles

R.S.C. 1985, c. 31 (4th Supp.)

S.R.C. 1985, ch. 31 (4^e suppl.)**NOTE***[1988, c. 38, assented to 28th July, 1988]***NOTE***[1988, ch. 38, sanctionné le 28 juillet 1988]*

Current to October 1, 2013

À jour au 1 octobre 2013

Last amended on March 16, 2012

Dernière modification le 16 mars 2012

Published by the Minister of Justice at the following address:
<http://laws-lois.justice.gc.ca>

Publié par le ministre de la Justice à l'adresse suivante :
<http://lois-laws.justice.gc.ca>

Langues officielles — 1 octobre 2013

services to the public and in carrying out the work of federal institutions;

(b) support the development of English and French linguistic minority communities and generally advance the equality of status and use of the English and French languages within Canadian society; and

(c) set out the powers, duties and functions of federal institutions with respect to the official languages of Canada.

la prestation des services, ainsi que la mise en œuvre des objectifs de ces institutions;

b) d'appuyer le développement des minorités francophones et anglophones et, d'une façon générale, de favoriser, au sein de la société canadienne, la progression vers l'égalité de statut et d'usage du français et de l'anglais;

c) de préciser les pouvoirs et les obligations des institutions fédérales en matière de langues officielles.

INTERPRETATION

Definitions	3. (1) In this Act,
"Commissioner" « commissaire »	"Commissioner" means the Commissioner of Official Languages for Canada appointed under section 49;
"Crown corporation" « sociétés d'État »	"Crown corporation" means (a) a corporation that is ultimately accountable, through a Minister, to Parliament for the conduct of its affairs, and (b) a parent Crown corporation or a wholly-owned subsidiary, within the meaning of section 83 of the <i>Financial Administration Act</i> ;
"department" « ministère »	"department" means a department as defined in section 2 of the <i>Financial Administration Act</i> ;
"federal institution" « institutions fédérales »	"federal institution" includes any of the following institutions of the Parliament or government of Canada: (a) the Senate, (b) the House of Commons, (c) the Library of Parliament, (c.1) the office of the Senate Ethics Officer and the office of the Conflict of Interest and Ethics Commissioner, (d) any federal court, (e) any board, commission or council, or other body or office, established to perform a governmental function by or pursuant to an Act of Parliament or by or under the authority of the Governor in Council, (f) a department of the Government of Canada, (g) a Crown corporation established by or pursuant to an Act of Parliament, and

DÉFINITIONS

3. (1) Les définitions qui suivent s'appliquent à la présente loi.

« commissaire » Le commissaire aux langues officielles nommé au titre de l'article 49.

« institutions fédérales » Les institutions du Parlement et du gouvernement du Canada, dont le Sénat, la Chambre des communes, la bibliothèque du Parlement, le bureau du conseiller sénatorial en éthique et le bureau du commissaire aux conflits d'intérêts et à l'éthique, les tribunaux fédéraux, tout organisme — bureau, commission, conseil, office ou autre — chargé de fonctions administratives sous le régime d'une loi fédérale ou en vertu des attributions du gouverneur en conseil, les ministères fédéraux, les sociétés d'État créées sous le régime d'une loi fédérale et tout autre organisme désigné par la loi à titre de mandataire de Sa Majesté du chef du Canada ou placé sous la tutelle du gouverneur en conseil ou d'un ministre fédéral. Ne sont pas visés les institutions du conseil ou de l'administration du Yukon et des Territoires du Nord-Ouest, celles de l'assemblée législative ou de l'administration du Nunavut, ni les organismes — bande indienne, conseil de bande ou autres — chargés de l'administration d'une bande indienne ou d'autres groupes de peuples autochtones.

« ministère » Ministère au sens de l'article 2 de la *Loi sur la gestion des finances publiques*.

« région de la capitale nationale » La région de la capitale nationale au sens de l'annexe de la *Loi sur la capitale nationale*.

« sociétés d'État » Les personnes morales tenues de rendre compte au Parlement de leurs activités par l'intermédiaire d'un ministre, ainsi

Définitions

« commissaire »
"Commissioner"« institutions fédérales »
"federal institution"« ministère »
"department"« région de la capitale nationale »
"National Capital Region"« sociétés d'État »
"Crown corporation"

Official Languages — October 1, 2013

(h) any other body that is specified by an Act of Parliament to be an agent of Her Majesty in right of Canada or to be subject to the direction of the Governor in Council or a minister of the Crown,

que les sociétés d'État mères — et leurs filiales à cent pour cent — au sens de l'article 83 de la *Loi sur la gestion des finances publiques*.

but does not include

(i) any institution of the Council or government of the Northwest Territories or of the Legislative Assembly or government of Yukon or Nunavut, or

(j) any Indian band, band council or other body established to perform a governmental function in relation to an Indian band or other group of aboriginal people;

"National Capital Region"
« région de la capitale nationale »

"National Capital Region" means the National Capital Region described in the schedule to the *National Capital Act*.

Definition of
"federal court"

(2) In this section and in Parts II and III, "federal court" means any court, tribunal or other body that carries out adjudicative functions and is established by or pursuant to an Act of Parliament.

R.S., 1985, c. 31 (4th Supp.), s. 3; 1993, c. 28, s. 78; 2002, c. 7, s. 224; 2004, c. 7, s. 26; 2006, c. 9, s. 20.

(2) Pour l'application du présent article et des parties II et III, est un tribunal fédéral tout organisme créé sous le régime d'une loi fédérale pour rendre la justice.

Définition de
« tribunal »

L.R. (1985), ch. 31 (4^e suppl.), art. 3; 1993, ch. 28, art. 78; 2002, ch. 7, art. 224; 2004, ch. 7, art. 26; 2006, ch. 9, art. 20.

PART I

PROCEEDINGS OF PARLIAMENT

Official
languages of
Parliament

4. (1) English and French are the official languages of Parliament, and everyone has the right to use either of those languages in any debates and other proceedings of Parliament.

Simultaneous
interpretation

(2) Facilities shall be made available for the simultaneous interpretation of the debates and other proceedings of Parliament from one official language into the other.

Official reports

(3) Everything reported in official reports of debates or other proceedings of Parliament shall be reported in the official language in which it was said and a translation thereof into the other official language shall be included therewith.

PARTIE I

DÉBATS ET TRAVAUX
PARLEMENTAIRES

Langues
officielles du
Parlement

4. (1) Le français et l'anglais sont les langues officielles du Parlement; chacun a le droit d'employer l'une ou l'autre dans les débats et travaux du Parlement.

Interprétation
simultanée

(2) Il doit être pourvu à l'interprétation simultanée des débats et autres travaux du Parlement.

Journal des
débats

(3) Les comptes rendus des débats et d'autres comptes rendus des travaux du Parlement comportent la transcription des propos tenus dans une langue officielle et leur traduction dans l'autre langue officielle.

PART IV

COMMUNICATIONS WITH AND
SERVICES TO THE PUBLIC

COMMUNICATIONS AND SERVICES

Rights relating
to language of
communication

21. Any member of the public in Canada has the right to communicate with and to receive available services from federal institutions in accordance with this Part.

Where
communications
and services
must be in both
official
languages

22. Every federal institution has the duty to ensure that any member of the public can communicate with and obtain available services from its head or central office in either official language, and has the same duty with respect to any of its other offices or facilities

- (a) within the National Capital Region; or
- (b) in Canada or elsewhere, where there is significant demand for communications with and services from that office or facility in that language.

Travelling
public

23. (1) For greater certainty, every federal institution that provides services or makes them available to the travelling public has the duty to ensure that any member of the travelling public can communicate with and obtain those services in either official language from any office or facility of the institution in Canada or elsewhere where there is significant demand for those services in that language.

Services
provided
pursuant to a
contract

(2) Every federal institution has the duty to ensure that such services to the travelling public as may be prescribed by regulation of the Governor in Council that are provided or made available by another person or organization pursuant to a contract with the federal institution for the provision of those services at an office or facility referred to in subsection (1) are provided or made available, in both official languages, in the manner prescribed by regulation of the Governor in Council.

Nature of the
office

24. (1) Every federal institution has the duty to ensure that any member of the public can communicate in either official language with, and obtain available services in either official language from, any of its offices or facilities in Canada or elsewhere

- (a) in any circumstances prescribed by regulation of the Governor in Council that relate to any of the following:

PARTIE IV

COMMUNICATIONS AVEC LE PUBLIC ET
PRESTATION DES SERVICES

COMMUNICATIONS ET SERVICES

Droits en
matière de
communication

21. Le public a, au Canada, le droit de communiquer avec les institutions fédérales et d'en recevoir les services conformément à la présente partie.

Langues des
communications
et services

22. Il incombe aux institutions fédérales de veiller à ce que le public puisse communiquer avec leur siège ou leur administration centrale, et en recevoir les services, dans l'une ou l'autre des langues officielles. Cette obligation vaut également pour leurs bureaux — auxquels sont assimilés, pour l'application de la présente partie, tous autres lieux où ces institutions offrent des services — situés soit dans la région de la capitale nationale, soit là où, au Canada comme à l'étranger, l'emploi de cette langue fait l'objet d'une demande importante.

Voyageurs

23. (1) Il est entendu qu'il incombe aux institutions fédérales offrant des services aux voyageurs de veiller à ce que ceux-ci puissent, dans l'une ou l'autre des langues officielles, communiquer avec leurs bureaux et en recevoir les services, là où, au Canada comme à l'étranger, l'emploi de cette langue fait l'objet d'une demande importante.

Services
conventionnés

(2) Il incombe aux institutions fédérales de veiller à ce que, dans les bureaux visés au paragraphe (1), les services réglementaires offerts aux voyageurs par des tiers conventionnés par elles à cette fin le soient, dans les deux langues officielles, selon les modalités réglementaires.

Vocation du
bureau

24. (1) Il incombe aux institutions fédérales de veiller à ce que le public puisse communiquer avec leurs bureaux, tant au Canada qu'à l'étranger, et en recevoir les services dans l'une ou l'autre des langues officielles :

- a) soit dans les cas, fixés par règlement, touchant à la santé ou à la sécurité du public ainsi qu'à l'emplacement des bureaux, ou

Langues officielles — 1 octobre 2013

Disclosure authorized	<p>73. The Commissioner may disclose or may authorize any person acting on behalf or under the direction of the Commissioner to disclose information</p> <p>(a) that, in the opinion of the Commissioner, is necessary to carry out an investigation under this Act; or</p> <p>(b) in the course of proceedings before the Federal Court under Part X or an appeal therefrom.</p>	<p>73. Le commissaire peut communiquer ou autoriser les personnes agissant en son nom ou sous son autorité à communiquer :</p> <p>a) les renseignements qui, à son avis, sont nécessaires pour mener ses enquêtes;</p> <p>b) des renseignements, soit lors d'un recours formé devant la Cour fédérale aux termes de la partie X, soit lors de l'appel de la décision rendue en l'occurrence.</p>	Divulgateion
No summons	<p>74. The Commissioner or any person acting on behalf or under the direction of the Commissioner is not a compellable witness, in respect of any matter coming to the knowledge of the Commissioner or that person as a result of performing any duties or functions under this Act during an investigation, in any proceedings other than proceedings before the Federal Court under Part X or an appeal therefrom.</p>	<p>74. En ce qui concerne les questions venues à leur connaissance au cours d'une enquête, dans l'exercice de leurs attributions, le commissaire et les personnes qui agissent en son nom ou sous son autorité ont qualité pour témoigner, mais ne peuvent y être contraints que lors des circonstances visées à l'alinéa 73b).</p>	Non-assignation
Protection of Commissioner	<p>75. (1) No criminal or civil proceedings lie against the Commissioner, or against any person acting on behalf or under the direction of the Commissioner, for anything done, reported or said in good faith in the course of the exercise or performance or purported exercise or performance of any power, duty or function of the Commissioner under this Act.</p>	<p>75. (1) Le commissaire — ou toute personne qui agit en son nom ou sous son autorité — bénéficie de l'immunité civile ou pénale pour les actes accomplis, les rapports ou comptes rendus établis et les paroles prononcées de bonne foi dans l'exercice effectif ou censé tel de ses attributions.</p>	Immunité
Libel or slander	<p>(2) For the purposes of any law relating to libel or slander,</p> <p>(a) anything said, any information supplied or any document or thing produced in good faith in the course of an investigation by or on behalf of the Commissioner under this Act is privileged; and</p> <p>(b) any report made in good faith by the Commissioner under this Act and any fair and accurate account of the report made in good faith in a newspaper or any other periodical publication or in a broadcast is privileged.</p>	<p>(2) Ne peuvent donner lieu à poursuite pour diffamation verbale ou écrite ni les paroles prononcées, les renseignements fournis ou les documents ou autres pièces produits de bonne foi au cours d'une enquête menée par le commissaire ou en son nom, ni les rapports ou comptes rendus établis de bonne foi par celui-ci dans le cadre de la présente loi. Sont également protégées les relations qui sont faites de bonne foi par la presse écrite ou audio-visuelle.</p>	Diffamation
PART X COURT REMEDY		PARTIE X RECOURS JUDICIAIRE	
Definition of "Court"	<p>76. In this Part, "Court" means the Federal Court.</p> <p>R.S., 1985, c. 31 (4th Supp.), s. 76; 2002, c. 8, s. 183.</p>	<p>76. Le tribunal visé à la présente partie est la Cour fédérale.</p> <p>L.R. (1985), ch. 31 (4^e suppl.), art. 76; 2002, ch. 8, art. 183.</p>	Définition de « tribunal »
Application for remedy	<p>77. (1) Any person who has made a complaint to the Commissioner in respect of a right</p>	<p>77. (1) Quiconque a saisi le commissaire d'une plainte visant une obligation ou un droit</p>	Recours

Official Languages — October 1, 2013

or duty under sections 4 to 7, sections 10 to 13 or Part IV, V or VII, or in respect of section 91, may apply to the Court for a remedy under this Part.

Limitation period

(2) An application may be made under subsection (1) within sixty days after

(a) the results of an investigation of the complaint by the Commissioner are reported to the complainant under subsection 64(1),

(b) the complainant is informed of the recommendations of the Commissioner under subsection 64(2), or

(c) the complainant is informed of the Commissioner's decision to refuse or cease to investigate the complaint under subsection 58(5),

or within such further time as the Court may, either before or after the expiration of those sixty days, fix or allow.

Application six months after complaint

(3) Where a complaint is made to the Commissioner under this Act but the complainant is not informed of the results of the investigation of the complaint under subsection 64(1), of the recommendations of the Commissioner under subsection 64(2) or of a decision under subsection 58(5) within six months after the complaint is made, the complainant may make an application under subsection (1) at any time thereafter.

Order of Court

(4) Where, in proceedings under subsection (1), the Court concludes that a federal institution has failed to comply with this Act, the Court may grant such remedy as it considers appropriate and just in the circumstances.

Other rights of action

(5) Nothing in this section abrogates or derogates from any right of action a person might have other than the right of action set out in this section.

1985, c. 31 (4th Supp.), s. 77; 2005, c. 41, s. 2.

Commissioner may apply or appear

78. (1) The Commissioner may

(a) within the time limits prescribed by paragraph 77(2)(a) or (b), apply to the Court for a remedy under this Part in relation to a complaint investigated by the Commissioner if the Commissioner has the consent of the complainant;

(b) appear before the Court on behalf of any person who has applied under section 77 for a remedy under this Part; or

prévus aux articles 4 à 7 et 10 à 13 ou aux parties IV, V, ou VII, ou fondée sur l'article 91, peut former un recours devant le tribunal sous le régime de la présente partie.

Délai

(2) Sauf délai supérieur accordé par le tribunal sur demande présentée ou non avant l'expiration du délai normal, le recours est formé dans les soixante jours qui suivent la communication au plaignant des conclusions de l'enquête, des recommandations visées au paragraphe 64(2) ou de l'avis de refus d'ouverture ou de poursuite d'une enquête donné au titre du paragraphe 58(5).

Autre délai

(3) Si, dans les six mois suivant le dépôt d'une plainte, il n'est pas avisé des conclusions de l'enquête, des recommandations visées au paragraphe 64(2) ou du refus opposé au titre du paragraphe 58(5), le plaignant peut former le recours à l'expiration de ces six mois.

Ordonnance

(4) Le tribunal peut, s'il estime qu'une institution fédérale ne s'est pas conformée à la présente loi, accorder la réparation qu'il estime convenable et juste eu égard aux circonstances.

Précision

(5) Le présent article ne porte atteinte à aucun autre droit d'action.

1985, ch. 31 (4^e suppl.), art. 77; 2005, ch. 41, art. 2.

Exercice de recours par le commissaire

78. (1) Le commissaire peut selon le cas :

a) exercer lui-même le recours, dans les soixante jours qui suivent la communication au plaignant des conclusions de l'enquête ou des recommandations visées au paragraphe 64(2) ou dans le délai supérieur accordé au titre du paragraphe 77(2), si le plaignant y consent;

b) comparaître devant le tribunal pour le compte de l'auteur d'un recours;

Langues officielles — 1 octobre 2013

	(c) with leave of the Court, appear as a party to any proceedings under this Part.	c) comparaître, avec l'autorisation du tribunal, comme partie à une instance engagée sur le fondement de la présente partie.	
Complainant may appear as party	(2) Where the Commissioner makes an application under paragraph (1)(a), the complainant may appear as a party to any proceedings resulting from the application.	(2) Dans le cas prévu à l'alinéa (1)a), le plaignant peut comparaître comme partie à l'instance.	Comparution de l'auteur du recours
Capacity to intervene	(3) Nothing in this section abrogates or derogates from the capacity of the Commissioner to seek leave to intervene in any adjudicative proceedings relating to the status or use of English or French.	(3) Le présent article n'a pas pour effet de porter atteinte au pouvoir du commissaire de demander l'autorisation d'intervenir dans toute instance judiciaire relative au statut ou à l'usage du français ou de l'anglais.	Pouvoir d'intervenir
Evidence relating to similar complaint	79. In proceedings under this Part relating to a complaint against a federal institution, the Court may admit as evidence information relating to any similar complaint under this Act in respect of the same federal institution.	79. Sont recevables en preuve dans les recours les renseignements portant sur des plaintes de même nature concernant une même institution fédérale.	Preuve — plainte de même nature
Hearing in summary manner	80. An application made under section 77 shall be heard and determined in a summary manner in accordance with any special rules made in respect of such applications pursuant to section 46 of the <i>Federal Courts Act</i> . R.S., 1985, c. 31 (4th Supp.), s. 80; 2002, c. 8, s. 182.	80. Le recours est entendu et jugé en procédure sommaire, conformément aux règles de pratique spéciales adoptées à cet égard en vertu de l'article 46 de la <i>Loi sur les Cours fédérales</i> . L.R. (1985), ch. 31 (4 ^e suppl.), art. 80; 2002, ch. 8, art. 182.	Procédure sommaire
Costs	81. (1) Subject to subsection (2), the costs of and incidental to all proceedings in the Court under this Act shall be in the discretion of the Court and shall follow the event unless the Court orders otherwise.	81. (1) Les frais et dépens sont laissés à l'appréciation du tribunal et suivent, sauf ordonnance contraire de celui-ci, le sort du principal.	Frais et dépens
Idem	(2) Where the Court is of the opinion that an application under section 77 has raised an important new principle in relation to this Act, the Court shall order that costs be awarded to the applicant even if the applicant has not been successful in the result.	(2) Cependant, dans les cas où il estime que l'objet du recours a soulevé un principe important et nouveau quant à la présente loi, le tribunal accorde les frais et dépens à l'auteur du recours, même s'il est débouté.	Idem

PART XI
GENERAL

Primacy of Parts I to V	82. (1) In the event of any inconsistency between the following Parts and any other Act of Parliament or regulation thereunder, the following Parts prevail to the extent of the inconsistency: (a) Part I (Proceedings of Parliament); (b) Part II (Legislative and other Instruments); (c) Part III (Administration of Justice); (d) Part IV (Communications with and Services to the Public); and
-------------------------	--

PARTIE XI
DISPOSITIONS GÉNÉRALES

	82. (1) Les dispositions des parties qui suivent l'emportent sur les dispositions incompatibles de toute autre loi ou de tout règlement fédéraux: a) partie I (Débats et travaux parlementaires); b) partie II (Actes législatifs et autres); c) partie III (Administration de la justice); d) partie IV (Communications avec le public et prestation des services);	Primauté sur les autres lois
--	--	------------------------------

Official Languages — October 1, 2013

	(e) Part V (Language of Work).	e) partie V (Langue de travail).	
<i>Canadian Human Rights Act</i> excepted	(2) Subsection (1) does not apply to the <i>Canadian Human Rights Act</i> or any regulation made thereunder.	(2) Le paragraphe (1) ne s'applique pas à la <i>Loi canadienne sur les droits de la personne</i> ni à ses règlements.	Exception
Rights relating to other languages	83. (1) Nothing in this Act abrogates or derogates from any legal or customary right acquired or enjoyed either before or after the coming into force of this Act with respect to any language that is not English or French.	83. (1) La présente loi n'a pas pour effet de porter atteinte aux droits — antérieurs ou postérieurs à son entrée en vigueur et découlant de la loi ou de la coutume — des langues autres que le français et l'anglais.	Droits préservés
Preservation and enhancement of other languages	(2) Nothing in this Act shall be interpreted in a manner that is inconsistent with the preservation and enhancement of languages other than English or French.	(2) La présente loi ne fait pas obstacle au maintien et à la valorisation des langues autres que le français ou l'anglais.	Maintien du patrimoine linguistique
Consultations	84. The President of the Treasury Board, or such other minister of the Crown as may be designated by the Governor in Council, shall, at a time and in a manner appropriate to the circumstances, seek the views of members of the English and French linguistic minority communities and, where appropriate, members of the public generally on proposed regulations to be made under this Act.	84. Selon les circonstances et au moment opportun, le président du Conseil du Trésor, ou tel autre ministre fédéral que peut désigner le gouverneur en conseil, consulte les minorités francophones et anglophones et, éventuellement, le grand public sur les projets de règlement d'application de la présente loi.	Consultations
Draft of proposed regulation to be tabled	85. (1) The President of the Treasury Board, or such other minister of the Crown as may be designated by the Governor in Council, shall, where the Governor in Council proposes to make any regulation under this Act, lay a draft of the proposed regulation before the House of Commons at least thirty days before a copy of that regulation is published in the <i>Canada Gazette</i> under section 86.	85. (1) Lorsque le gouverneur en conseil a l'intention de prendre un règlement sous le régime de la présente loi, le président du Conseil du Trésor ou tout ministre fédéral désigné par le gouverneur en conseil en dépose un avant-projet à la Chambre des communes au moins trente jours avant la publication du règlement dans la <i>Gazette du Canada</i> au titre de l'article 86.	Dépôt d'avant-projets de règlement
Calculation of thirty day period	(2) In calculating the thirty day period referred to in subsection (1), there shall not be counted any day on which the House of Commons does not sit.	(2) Seuls les jours de séance de la Chambre des communes sont pris en compte pour le calcul de la période de trente jours visée au paragraphe (1).	Calcul de la période de trente jours
Publication of proposed regulation	86. (1) Subject to subsection (2), a copy of each regulation that the Governor in Council proposes to make under this Act shall be published in the <i>Canada Gazette</i> at least thirty days before the proposed effective date thereof, and a reasonable opportunity shall be afforded to interested persons to make representations to the President of the Treasury Board with respect thereto.	86. (1) Les projets de règlements d'application de la présente loi sont publiés dans la <i>Gazette du Canada</i> au moins trente jours avant la date prévue pour leur entrée en vigueur, les intéressés se voyant accorder toute possibilité de présenter au président du Conseil du Trésor leurs observations à cet égard.	Publication des projets de règlement
Exception	(2) No proposed regulation need be published under subsection (1) if it has previously been published pursuant to that subsection, whether or not it has been amended as a result	(2) Ne sont pas visés les projets de règlement déjà publiés dans les conditions prévues au paragraphe (1), même s'ils ont été modifiés par suite d'observations présentées conformément à ce paragraphe.	Exception



CANADA

CONSOLIDATION

CODIFICATION

Official Languages
(Communications with
and Services to the
Public) Regulations

Règlement sur les langues
officielles —
communications avec le
public et prestation des
services

SOR/92-48

DORS/92-48

Current to October 1, 2013

À jour au 1 octobre 2013

Last amended on July 31, 2007

Dernière modification le 31 juillet 2007

Published by the Minister of Justice at the following address:
<http://laws-lois.justice.gc.ca>

Publié par le ministre de la Justice à l'adresse suivante :
<http://lois-laws.justice.gc.ca>

set out in Annex 3B of the *National Search and Rescue Manual*, published by the Department of National Defence and the Canadian Coast Guard, as amended from time to time.

SOR/2007-172, s. 1.

7. (1) For the purposes of subsection 23(1) of the Act, there is significant demand for services to the travelling public, other than air traffic control services and related advisory services, from an office or facility of a federal institution in an official language where the facility is an airport, railway station or ferry terminal or the office is located at an airport, railway station or ferry terminal and at that airport, railway station or ferry terminal over a year at least 5 per cent of the demand from the public for services is in that language.

(2) For the purposes of subsection 23(1) of the Act, there is significant demand for services to the travelling public from an office or facility of a federal institution in an official language where the office or facility provides those services on a route and on that route over a year at least 5 per cent of the demand from the travelling public for services is in that language.

(3) For the purposes of subsection 23(1) of the Act, there is significant demand for services to the travelling public, other than air traffic control services and related advisory services, from an office or facility of a federal institution in both official languages where the facility is an airport or the office is located in an airport and over a year the total number of emplaned and deplaned passengers at that airport is at least 1,000,000.

(4) For the purposes of subsection 23(1) of the Act, there is significant demand for services to the travelling

(ii) soit dans les limites ou au-dessus des eaux de la Baie d'Hudson, du Déroit d'Hudson ou de la Baie James,

(iii) soit dans les limites ou au-dessus de la région de recherche et de sauvetage de Halifax figurant à l'annexe 3B du *Manuel national de recherche et de sauvetage*, publié par le ministère de la Défense nationale et la Garde côtière canadienne, avec ses modifications successives.

DORS/2007-172, art. 1.

7. (1) Pour l'application du paragraphe 23(1) de la Loi, l'emploi d'une langue officielle fait l'objet d'une demande importante à un bureau d'une institution fédérale en ce qui a trait aux services offerts aux voyageurs, à l'exclusion des services de contrôle de la circulation aérienne et des services consultatifs connexes, lorsque le bureau est un aéroport, une gare ferroviaire ou de traversiers ou un bureau situé dans l'un de ces lieux et qu'au moins cinq pour cent de la demande de services faite par le public à cet aéroport ou à cette gare, au cours d'une année, est dans cette langue.

(2) Pour l'application du paragraphe 23(1) de la Loi, l'emploi d'une langue officielle fait l'objet d'une demande importante à un bureau d'une institution fédérale en ce qui a trait aux services offerts aux voyageurs lorsque le bureau offre ces services sur un trajet et qu'au moins cinq pour cent de la demande de services faite par les voyageurs sur ce trajet, au cours d'une année, est dans cette langue.

(3) Pour l'application du paragraphe 23(1) de la Loi, l'emploi des deux langues officielles fait l'objet d'une demande importante à un bureau d'une institution fédérale en ce qui a trait aux services offerts aux voyageurs, à l'exclusion des services de contrôle de la circulation aérienne et des services consultatifs connexes, lorsque le bureau est un aéroport ou un bureau situé dans un aéroport et que le nombre total de passagers embarqués et débarqués à l'aéroport, au cours d'une année, s'élève à au moins un million.

(4) Pour l'application du paragraphe 23(1) de la Loi, l'emploi des deux langues officielles fait l'objet d'une

public from an office or facility of a federal institution in both official languages where

(a) the facility is a railway station that serves the travelling public and

(i) is located in a CMA that has at least 5,000 persons of the English or French linguistic minority population, or

(ii) is located outside a CMA and within a CSD that has at least 500 persons of the English or French linguistic minority population and the number of those persons is equal to at least 5 per cent of the total population of the CSD;

(b) the facility is a ferry terminal located in Canada and over a year the total number of arriving and departing passengers at that ferry terminal is at least 100,000;

(c) the office or facility provides those services on board an aircraft

(i) on a route that starts, has an intermediate stop or finishes at an airport located in the National Capital Region, the CMA of Montreal or the City of Moncton or in such proximity to that Region, CMA or City that it primarily serves that Region, CMA or City,

(ii) on a route that starts and finishes at airports located in the same province and that province has an English or French linguistic minority population that is equal to at least 5 per cent of the total population in the province, or

(iii) on a route that starts and finishes at airports located in different provinces and each province has an English or French linguistic minority population that is equal to at least 5 per cent of the total population in the province;

(d) the office or facility provides those services on board a train

(i) on an interprovincial route that starts in, finishes in or passes through a province that has an English or French linguistic minority population that is

demande importante à un bureau d'une institution fédérale en ce qui a trait aux services offerts aux voyageurs, dans l'une ou l'autre des circonstances suivantes :

a) le bureau est une gare ferroviaire desservant les voyageurs qui est :

(i) soit située dans une région métropolitaine de recensement dont la population de la minorité francophone ou anglophone compte au moins 5 000 personnes,

(ii) soit située à l'extérieur d'une région métropolitaine de recensement et à l'intérieur d'une subdivision de recensement dont la population de la minorité francophone ou anglophone compte au moins 500 personnes et représente au moins cinq pour cent de l'ensemble de la population de cette subdivision;

b) le bureau est une gare de traversiers située au Canada et le nombre total de passagers embarqués et débarqués à cette gare, au cours d'une année, s'élève à au moins 100 000;

c) le bureau offre les services à bord d'un aéronef :

(i) soit sur un trajet dont la tête de ligne, une escale ou le terminus est un aéroport situé dans la région de la capitale nationale, dans la région métropolitaine de recensement de Montréal ou dans la ville de Moncton, ou un aéroport situé à proximité de l'une de ces régions ou ville qui la dessert principalement,

(ii) soit sur un trajet dont la tête de ligne et le terminus sont des aéroports situés dans une même province dont la population de la minorité francophone ou anglophone représente au moins cinq pour cent de l'ensemble de la population de la province,

(iii) soit sur un trajet dont la tête de ligne et le terminus sont des aéroports situés dans deux provinces dont chacune a une population de la minorité francophone ou anglophone représentant au moins cinq pour cent de l'ensemble de la population de la province;

equal to at least 5 per cent of the total population in the province, or

(ii) on a route that starts and finishes at railway stations located in the same province and that province has an English or French linguistic minority population that is equal to at least 5 per cent of the total population in the province; or

(e) the office or facility provides those services on board a ferry on a route on which over a year there are at least 100,000 passengers.

d) le bureau offre les services à bord d'un train :

(i) soit sur un trajet interprovincial dont la tête de ligne ou le terminus est situé dans une province dont la population de la minorité francophone ou anglophone représente au moins cinq pour cent de l'ensemble de la population de la province, ou qui traverse une telle province,

(ii) soit sur un trajet dont la tête de ligne et le terminus sont des gares ferroviaires situées dans une même province dont la population de la minorité francophone ou anglophone représente au moins cinq pour cent de l'ensemble de la population de la province;

e) le bureau offre les services à bord d'un traversier sur un trajet dont le nombre total de passagers, au cours d'une année, s'élève à au moins 100 000.

PART II

NATURE OF THE OFFICE

HEALTH, SAFETY AND SECURITY OF THE PUBLIC

8. For the purposes of paragraph 24(1)(a) of the Act, the circumstances that relate to the health, safety or security of members of the public are the following:

(a) where an office or facility of a federal institution provides emergency services, including first aid services, in a clinic or health care unit at an airport, railway station or ferry terminal;

(b) where an office or facility of a federal institution uses signage that includes words or standardized public announcements regarding health, safety or security in respect of

(i) passengers on aircraft, trains or ferries,

(ii) members of the public at airports, railway stations or ferry terminals, or

(iii) members of the public in or on the grounds of federal buildings; and

(c) where an office or facility of a federal institution uses written notices or signage that includes words for

PARTIE II

VOCATION DU BUREAU

CAS TOUCHANT À LA SANTÉ OU À LA SÉCURITÉ DU PUBLIC

8. Sont visés à l'alinéa 24(1)a) de la Loi les cas touchant à la santé ou à la sécurité du public qui suivent :

a) lorsqu'un bureau d'une institution fédérale fournit des services d'urgence, notamment les premiers soins, dans une clinique ou une infirmerie située dans un aéroport ou une gare ferroviaire ou de traversiers;

b) lorsqu'un bureau d'une institution fédérale utilise des moyens de signalisation comportant des mots, ou des messages publics normalisés, qui visent la santé ou la sécurité :

(i) soit des passagers à bord d'aéronefs, de trains ou de traversiers,

(ii) soit du public dans les aéroports ou les gares ferroviaires ou de traversiers,

(iii) soit du public à l'intérieur des immeubles fédéraux ou sur leurs terrains avoisinants;

c) lorsqu'un bureau d'une institution fédérale utilise des avis écrits ou des moyens de signalisation com-