

**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 DES APPELANTS  
MICHEL ET LYNDA THIBODEAU**  
(Règle 42 des Règles de la Cour suprême du Canada)

---

CAZASAIKALEY SRL  
350-220 rue Laurier Ouest,  
Ottawa (Ontario) K1P 5Z9

M<sup>e</sup> Ronald F. Caza  
M<sup>e</sup> Alyssa Tomkins  
M<sup>e</sup> Érik Labelle Eastaugh  
Téléphone : (613) 565-2292  
Télécopieur : (613) 565-2087  
Courrier : rcaza@plaideurs.ca

**Procureurs des demandeurs Michel Thibodeau et Lynda Thibodeau**

## TABLE DES MATIÈRES

	Page
Partie I : Exposé concis de la position et des faits.....	1
Survol.....	1
Les faits et l’historique judiciaire .....	2
a) Le recours devant la Cour fédérale.....	2
b) Le jugement de la Cour d’appel fédérale .....	5
Partie II : Questions en litige .....	5
Partie III : Argumentation.....	6
1. La nature du recours en vertu de l’article 77 de la LLO .....	7
Survol .....	7
a) L’importance fondamentale des droits linguistiques à l’État et l’ordre juridique canadiens .....	8
b) Le pouvoir de réparation est la « pierre angulaire » du régime des droits linguistiques.....	10
c) Il est essentiel que le juge puisse ordonner une réparation monétaire .....	12
d) La distinction entre les dommages-intérêts de droit privé et l’ordonnance de nature monétaire en vertu du paragraphe 77(4) de la LLO .....	13
i. Le caractère foncièrement public du recours prévu à la LLO.....	14
ii. L’importance de la distinction entre les recours de droit public et de droit privé .....	17
iii. La nature collective et sociale des droits linguistiques .....	19
Conclusion.....	22
2. La loi sur le transport aérien n’empêche pas l’octroi d’une réparation monétaire en l’espèce .....	22
Survol .....	22
a) La Convention de Montréal régit exclusivement des rapports de droit privé ....	23
i. Le but de la Convention est de résoudre des questions de droit privé .....	24
ii. Le texte de la Convention indique qu’elle ne s’applique pas aux questions de droit public .....	28
iii. La Convention ne s’applique pas au recours en vertu de l’article 77 de la LLO .....	30

b) L'ordonnance de la juge Bédard vise un sujet qui se trouve en amont du régime prévu par la Convention .....	31
i. Les manquements d'Air Canada sont à l'extérieur de l'horizon temporel de la Convention .....	31
ii. L'ordonnance constitue une forme d'indemnisation qui n'est pas interdite par la Convention. ....	33
3. La LLO a préséance sur la LTA .....	36
Partie IV : Dépens.....	41
Partie V : Ordonnances demandées .....	41
Partie VI : Table des sources .....	42
Partie VII : Extraits des lois et règlements .....	46

## PARTIE I : EXPOSÉ CONCIS DE LA POSITION ET DES FAITS

### Survol

1. Cet appel porte sur la place des droits linguistiques dans l'ordre juridique canadien et la nature du recours prévu à l'article 77 de la *Loi sur les langues officielles* (« LLO »), qui sert à mettre en vigueur les engagements constitutionnels et quasi-constitutionnels de l'État canadien en matière linguistique.

2. La Cour d'appel fédérale a rendu un jugement qui fait abstraction du rôle central et primordial que jouent les droits linguistiques au Canada, droits que cette honorable Cour a elle-même qualifiés d' « essentiels à la viabilité de la nation ».<sup>1</sup> Ce jugement réduit le recours devant la Cour fédérale en vertu de la LLO, qui sert pourtant à faire respecter les principes fondateurs de ce pays, à une simple poursuite privée visant la protection d'intérêts pécuniaires.

3. La juge Trudel, s'exprimant au nom de la Cour d'appel fédérale, a statué que la *Loi sur le transport aérien* (« LTA ») empêche l'octroi d'une réparation monétaire pour sanctionner les violations de leurs droits quasi-constitutionnels dont les appelants ont été victimes. Cette loi cherche à traduire en droit interne les dispositions de la *Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international* (« la Convention de Montréal »), qui régit l'octroi de dommages-intérêts dans le cadre d'un recours en responsabilité civile contre un transporteur aérien relevant d'un vol international. Puisque la Convention ne prévoit pas de recours pour la violation d'un droit linguistique, la juge Trudel en a tout simplement déduit que l'octroi d'une réparation monétaire dans le cadre d'un recours en vertu de la LLO est interdit.

4. Il est difficile d'exagérer à quel point la conclusion de la Cour d'appel fédérale s'éloigne de l'intention du Parlement et des États parties à la Convention de Montréal.

5. La jurisprudence de cette Cour nous enseigne que les recours de droit public, comme celui prévu à l'article 77 de la LLO, et ceux de droit privé, telles que les actions en responsabilité civile visées par la Convention, soulèvent des questions juridiques distinctes que les tribunaux ne doivent pas confondre. Or, la Convention de Montréal

---

<sup>1</sup> *R. c. Mercure*, [1988] 1 R.C.S 234 à la p. 269. [*Mercury*]

visé l'harmonisation de certaines règles touchant la responsabilité civile des transporteurs aériens. Son champ d'application ne s'étend qu'à un nombre très limité de questions juridiques qui relèvent tous du droit privé. Rien n'était plus éloigné de l'esprit des signataires à la Convention de Montréal que l'idée de s'ingérer dans le règlement de questions d'ordre public touchant les assises même des États parties.

6. Le jugement de la Cour d'appel fédérale s'appuie donc sur une méconnaissance fondamentale de l'objet et de la portée de la Convention de Montréal.

7. La Cour d'appel fédérale a également erré en ce qui concerne les rapports entre ce traité—et la loi fédérale qui l'incorpore en droit interne—et la *Loi sur les langues officielles*. Plutôt que d'accorder la priorité aux exigences de cette dernière comme il se doit, la Cour d'appel fédérale s'est plutôt livré à une interprétation dite « conciliatrice », cherchant ainsi à éviter de constater l'existence d'un conflit entre les deux lois. Il ne s'agit pas de la bonne approche à suivre face à cette question, et l'analyse même de la juge Trudel est entachée d'erreurs sur les points les plus fondamentaux.

8. Par conséquent, les appelants soumettent que ce jugement doit être infirmé.

### **Les faits et l'historique judiciaire**

#### a) Le recours devant la Cour fédérale

7. Les faits pertinents en l'espèce sont fort simples. Air Canada, de son propre aveu, a manqué à ses obligations envers les appelants en vertu de la *Loi sur les langues officielles* (LLO), et ce à quatre reprises. En première instance, la juge Bédard a décrit les manquements comme suit :

- Absence de services en français à bord du vol AC8627 qui assurait le trajet Toronto-Atlanta le 23 janvier 2009...
- Absence de traduction d'une annonce faite en anglais par le pilote concernant l'heure d'arrivée et la météo lors du vol AC8622 qui assurait le trajet Atlanta-Toronto le 1<sup>er</sup> février 2009...
- Absence de services en français à bord du vol AC7923 qui assurait le trajet Charlotte-Toronto le 12 mai 2009...

- Annonce faite en anglais seulement aux passagers concernant la réception des bagages à l'aéroport de Toronto le 12 mai 2009...<sup>2</sup>

8. Après avoir déposé une plainte auprès du Commissaire des langues officielles (« le Commissaire »), les appelants ont intenté un recours devant la Cour fédérale en vertu paragraphe 77(1) de la LLO. Ils ont demandé à celle-ci d'ordonner à Air Canada de leur présenter une lettre d'excuse et de leur verser chacun des réparations monétaires pour chaque manquement. Ils ont également demandé à la Cour fédérale de déclarer qu'Air Canada avait manqué à ses obligations de façon systémique et de prononcer des ordonnances institutionnelles à l'égard de celle-ci.

9. La juge Bédard a accueilli l'essentiel de leur demande. Elle a ordonné qu'Air Canada leur présente une lettre d'excuse, et qu'elle leur verse 1 500 \$ chacun à titre de réparation pour chaque manquement. De plus, elle a constaté l'existence d'un problème de nature systémique chez Air Canada, ainsi que chez sa filiale Air Canada Jazz (« Jazz »). Par conséquent, elle a prononcé les ordonnances institutionnelles demandées. Ainsi, Air Canada se voyait ordonné :

- de faire tous les efforts nécessaires pour respecter l'ensemble des obligations qui lui incombent en vertu de la partie IV de la *Loi sur les langues officielles*; [et]
- d'instaurer, dans les six mois suivant le présent jugement, des procédures et un système de surveillance adéquats visant à rapidement identifier, documenter et quantifier d'éventuelles violations à ses obligations linguistiques ... notamment en instituant un processus permettant d'identifier et de documenter les occasions où Jazz n'affecte pas des agents de bord en mesure d'assurer des services en français à bord des vols à demande importante de services en français.<sup>3</sup>

10. Bien qu'elle ait reconnu avoir porté atteinte aux droits linguistiques des Thibodeau, Air Canada a tout de même cherché à éviter d'en subir les conséquences. La société avait tenté de faire valoir que la réparation monétaire demandée par les Thibodeau était interdite par la Convention de Montréal, et donc par la *Loi sur le transport aérien*.

11. La Convention de Montréal est un traité visant l'unification de certaines règles de droit privé et de droit international privé en ce qui concerne la responsabilité civile des transporteurs aériens. Elle ne s'applique qu'aux vols internationaux entrepris sur une

---

<sup>2</sup> *Thibodeau c. Air Canada*, 2011 CF 876 (CanLII), au para. 30. [*Thibodeau 2011*]

<sup>3</sup> *Ibid*, jugement de la juge Bédard.

base contractuelle moyennant rémunération (article 1). La convention régit, entre autres, la compétence des tribunaux d'instruire une action en responsabilité civile (article 33), établit un délai de prescription (article 35), prescrit des normes quant au recours à l'arbitrage (article 34), et indique les recours de droit privé recevables (art. 17-19 et 29).

12. Quatre chefs de responsabilité sont évoqués de façon explicite : lésions corporelles ou décès de passagers (art. 17), dégâts ou perte de bagages (art. 17(2)), préjudice encouru à cause d'un retard (art. 18). L'article 29 énonce le principe de « l'exclusivité » des recours prévus par la Convention:

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 ....

13. Dans une majorité de la jurisprudence internationale, l'article 29 a été invoqué afin d'exclure l'octroi de dommages-intérêts dans le cadre d'un recours en responsabilité civile pour des motifs autres que ceux énumérés aux articles 17 à 19 de la Convention.

14. Air Canada a tenté de faire valoir que cette disposition interdit l'octroi d'une réparation monétaire en vertu de la LLO pour tout incident survenu lors d'un vol international. À son avis, le principe de l'exclusivité des recours vaudrait non seulement à l'endroit des actions en droit privé mais à l'encontre de tout recours, qu'il soit à caractère public ou privé, visant l'octroi d'une réparation monétaire.

15. Cette tentative s'est soldée par un échec en première instance. Même si la juge Bédard a fait sienne le raisonnement d'Air Canada quant à l'interprétation de l'article 29 de la convention, elle a néanmoins rejeté la conclusion ultime recherchée par Air Canada. La juge était d'avis qu'il existe, à ce chapitre, un conflit entre la LTA et la LLO. En raison du statut quasi-constitutionnel de la LLO ainsi que de l'effet supra-législatif que lui confère son article 82(1), la juge Bédard a estimé qu'elle devait accorder la priorité aux exigences de cette loi.

b) Le jugement de la Cour d'appel fédérale

16. La Cour d'appel fédérale a cassé en partie le jugement de la juge Bédard, estimant qu'elle avait eu tort de donner préséance aux exigences de la LLO et d'octroyer une réparation monétaire pour les trois violations découlant d'un vol international.

17. La juge Trudel, s'exprimant au nom de la Cour, a rejeté l'argument portant qu'il existe un conflit entre la LTA et la LLO.<sup>4</sup> Selon elle, il n'y a aucun conflit car l'octroi d'une réparation monétaire pour une atteinte aux droits protégés par la LLO n'est pas strictement nécessaire. Au contraire, une telle réparation n'est accordée que dans des « circonstances appropriées ». Or, en décidant si le cas d'espèce répond à ce critère, il y aurait lieu de tenir compte des exigences de la Convention de Montréal. Le fait que l'article 29 de celle-ci ait pour effet d'exclure toute indemnisation sauf dans les cas prévus aux articles 17, 18 et 19 ferait en sorte qu'il n'est pas « juste et convenable » d'octroyer des dommages-intérêts pour une violation de la LLO survenue à l'intérieur de l'horizon temporel où s'applique la Convention.<sup>5</sup>

18. D'après la juge Trudel, cette conclusion, qui découle d'une interprétation dite « conciliatrice », n'affaiblit pas la LLO car les ayants-droit continueraient de bénéficier des recours qu'elle prévoit, à l'exception du recours en réparation monétaire.<sup>6</sup> La Cour d'appel fédérale a également infirmé l'ordonnance structurelle de la Cour fédérale. Cette décision était largement fondée sur le rejet des conclusions de faits de la juge Bédard portant qu'il sévit chez Air Canada un problème de nature systémique.

## **PARTIE II : QUESTIONS EN LITIGE**

19. Ce pourvoi soulève les questions suivantes :

- 1) La Cour d'appel fédérale a-t-elle erré en statuant qu'une réparation monétaire n'est pas disponible en l'espèce?
- 2) La Cour d'appel fédérale a-t-elle erré en infirmant l'ordonnance structurelle accordée par la Cour fédérale?

---

<sup>4</sup> *Air Canada c. Thibodeau*, 2012 CAF 246 (CanLII) au para. 24. [*Thibodeau 2012*]

<sup>5</sup> *Ibid.*, aux para. 41-44.

<sup>6</sup> *Ibid.*, aux para. 44.

20. Les appelants appuient la position du Commissaire en ce qui concerne la décision de la Cour d'appel fédérale d'infirmier l'ordonnance structurelle accordée par la juge Bédard. Cette décision était largement fondée sur une réappréciation de la preuve en ce qui concerne des questions de faits—à savoir, s'il existe un problème de nature systémique chez Air Canada. Ce faisant, la Cour d'appel fédérale n'a pas respecté la norme de critère applicable, celle de l' « erreur manifeste et dominante ».<sup>7</sup> Les appelants s'en remettent à l'argumentation du Commissaire à ce chapitre.

### **PARTIE III : ARGUMENTATION**

21. L'erreur fondamentale de la Cour d'appel fédérale a été de ne pas avoir situé correctement le recours prévu à l'article 77 de la LLO avant de se pencher sur la question de savoir si la Convention de Montréal écarte la possibilité d'octroyer une réparation monétaire dans le cas d'espèce.

22. En termes simples, la Cour a été induite en erreur par le terme « dommages-intérêts », qui dissimule les différences profondes qui séparent le recours en vertu du paragraphe 77(4) de la LLO des actions en responsabilité civile relevant du droit privé portant le même nom. Ce recours, tout comme son homologue prévu au paragraphe 24(1) de la Charte, relève foncièrement du droit public et répond à des questions juridiques distinctes qui ne sauraient être confondues avec les questions soulevées par un recours de droit privé.

23. Par conséquent, nous proposons, dans un premier temps, d'aborder la question de la nature du recours prévu à l'article 77 de la LLO et le rôle qu'il assure dans l'ordre juridique canadien. Ayant défini et situé ce recours correctement, il nous sera alors possible de déterminer si les États parties à la Convention de Montréal entendaient régir les questions justiciables sur lesquelles il porte. Or, une analyse de cette Convention nous révèle sans équivoque qu'elle ne porte que sur des questions de droit privé et donc que le recours des appelants échappe entièrement à son champ d'application.

---

<sup>7</sup> *Housen c. Nikolaisen*, [2002] 2 R.C.S. 235, 2002 CSC 33, au para.25.

24. Par la suite, nous traiterons des nombreuses erreurs de la Cour d'appel fédérale en ce qui a trait du rapport entre la LTA, en tant que loi fédérale, et la LLO. La jurisprudence de cette Cour en matière d'interprétation des lois démontre clairement que les tribunaux doivent donner pleinement effet aux dispositions de la LLO, et que tout conflit entre celle-ci et une loi ordinaire doit, en l'absence d'une dérogation expresse, être tranché en sa faveur.

## **1. La nature du recours en vertu de l'article 77 de la LLO**

### Survol

25. Le recours prévu à l'article 77 de la LLO est un recours spécialisé visant la protection et la mise en œuvre des droits linguistiques garantis par cette loi. Or, les droits linguistiques—tant sur le plan constitutionnel que législatif—revêtent une importance capitale dans l'ordre juridique canadien ainsi que le pacte social et politique que reflète ce dernier. Aux dires de cette honorable Cour, de tels droits sont « essentiels à la viabilité de la nation ».<sup>8</sup>

26. Le pouvoir de réparation prévu au paragraphe 77(4) de la LLO, tout comme son homologue au paragraphe 24(1) de la Charte, constitue la « pierre angulaire » du régime des droits linguistiques établi par cette loi. Son ampleur reflète l'importance des objectifs de la LLO et des droits linguistiques de façon générale. La possibilité d'octroyer une réparation monétaire, le cas échéant, est un élément essentiel de ce pouvoir, sans quoi les objectifs de la loi ne peuvent être pleinement réalisés.

27. Il s'ensuit que le recours menant à l'exercice du pouvoir de réparation prévu au paragraphe 77(4) de la LLO relève foncièrement du droit public et non du droit privé. Ce constat est étayé par une étude approfondie des dispositions de cette loi, qui démontre que le mécanisme de plainte prévu par la LLO répond d'abord et avant tout à l'intérêt public.

28. Une telle conclusion est d'autant plus inévitable si l'on tient compte de la nature des droits linguistiques. Ces derniers revêtent tous un aspect collectif et social car ils ont pour objet la protection de la langue et de la culture des communautés de langue

---

<sup>8</sup>*Mercure, supra* note 1.

officielle, même ceux qui, comme en l'espèce, sont exercés par un individu. Tout recours visant à faire respecter de tels droits a donc une vocation à dimension sociale et publique.

a) L'importance fondamentale des droits linguistiques à l'État et l'ordre juridique canadiens

29. Dans l'arrêt *Mercurie*, cette honorable Cour a eu l'occasion de s'exprimer sur l'importance de la législation en matière linguistique au Canada. Elle a noté que celle-ci reflète des valeurs à la fois fondamentales et universelles :

On peut difficilement nier que la langue est profondément ancrée dans la condition humaine. Les droits linguistiques, cela n'a rien d'étonnant, constituent un genre bien connu de droits de la personne et devraient être abordés en conséquence; voir le *Pacte international relatif aux droits civils et politiques* .... [Dans] l'arrêt *Société des Acadiens*, précité, cette Cour à la majorité a clairement exprimé l'opinion que «les droits linguistiques relèvent de la catégorie des droits fondamentaux» (le juge Beetz), une opinion que la Cour avait déjà exprimée dans le *Renvoi relatif aux droits linguistiques au Manitoba*, précité, dans le passage suivant à la p. 744:

L'importance des droits en matière linguistique est fondée sur le rôle essentiel que joue la langue dans l'existence, le développement et la dignité de l'être humain. C'est par le langage que nous pouvons former des concepts, structurer et ordonner le monde autour de nous. Le langage constitue le pont entre l'isolement et la collectivité, qui permet aux êtres humains de délimiter les droits et obligations qu'ils ont les uns envers les autres, et ainsi, de vivre en société.<sup>9</sup>

30. Cette Cour a également reconnu que la protection des droits linguistiques, malgré leur vocation universelle, revêt une importance toute particulière au Canada car la dualité linguistique fait partie de la nature même de ce pays. Cela donne à la législation linguistique un caractère très spécial dans l'ordre juridique canadien. S'exprimant au sujet de l'*Acte des territoires du Nord-Ouest*, la Cour a énuméré certains constats qui s'appliquent avec autant de force à la *Loi sur les langues officielles* :

Si on peut dire que la législation en matière de droits de la personne est fondamentale ou quasi constitutionnelle, c'est au moins tout aussi vrai de la loi dont il est question en l'espèce; ... elle est enracinée dans une réalité profondément délicate reconnue dans la *Charte canadienne des droits et libertés*, qui, parmi nos valeurs constitutionnelles fondamentales, établit que le français et l'anglais sont les langues officielles de ce pays (par. 16(1)).

... Comme l'a dit le juge en chef Dickson dans l'arrêt *Société des Acadiens*:

---

<sup>9</sup> *Ibid.*

La question de la dualité linguistique est une préoccupation de vieille date au Canada, un pays dans l'histoire duquel les langues française et anglaise sont solidement enracinées. Les garanties constitutionnelles en matière linguistique traduisent des efforts continus et renouvelés en vue de réaliser le bilinguisme.<sup>10</sup>

31. Les dispositions linguistiques de la *Charte*—et de la LLO, qui cherche à les mettre en vigueur—reflètent « une réalité profondément délicate » mais tout de même « solidement enracinée ». Cette réalité a façonné la structure même de l'État canadien. La dualité linguistique constitue l'« une des raisons essentielles de la création d'une structure fédérale pour l'union canadienne en 1867 » et se trouve à l'origine, de pair avec la diversité religieuse, du principe constitutionnel de la protection des minorités.<sup>11</sup>

32. Les droits linguistiques jouent ainsi un rôle central, voire même crucial, dans l'ordre politique et juridique canadien. Il n'est donc pas surprenant que cette Cour ait déclaré qu'ils sont essentiels à l'existence même du Canada :

[C]omme pour les autres droits de la personne, les mesures gouvernementales en matière de protection des droits linguistiques doivent répondre aux exigences pratiques et refléter la nature et l'histoire du pays. Mais lorsque le Parlement ou la législature ont prévu de telles mesures, il incombe aux tribunaux de les respecter. Tout empiètement sur ceux-ci doit être réservé au pouvoir législatif. Cela est particulièrement vrai dans le cas des droits concernant les langues française et anglaise qui sont essentiels à la viabilité de la nation.<sup>12</sup> (nous soulignons)

33. C'est pour cette raison que les tribunaux ont à maintes reprises reconnu à la LLO le statut de loi quasi-constitutionnelle. C'est également pourquoi le Parlement a explicitement conféré un effet supra-législatif aux Parties I à V de cette loi, qui « l'emportent sur les dispositions incompatibles de toute autre loi ou de tout règlement fédéraux ». <sup>13</sup> Comme l'a fait remarquer cette Cour dans l'arrêt *Beaulac*, la LLO

n'est pas une loi ordinaire. Elle reflète à la fois la Constitution du pays et le compromis social et politique dont il est issu. Dans la mesure où elle est l'expression exacte de la reconnaissance des langues officielles inscrite aux paragraphes 16(1) et 16(3) de la Charte canadienne des droits et libertés, elle obéira aux règles d'interprétation de cette Charte telles qu'elles ont été définies par la Cour suprême du Canada. Dans la mesure, par ailleurs, où elle constitue un prolongement des droits et garanties reconnus dans la Charte, et de par son préambule, de par son objet défini en son article 2, de par sa primauté sur les autres

<sup>10</sup> *Ibid*, à la p.268

<sup>11</sup> *Renvoi relatif à la sécession du Québec*, [1998] 2 R.C.S. 217 aux para. 59, 79.

<sup>12</sup> *Mercury*, *supra* note 1.

<sup>13</sup> *Loi sur les langues officielles*, L.R.C 1985, c. 31 (4<sup>e</sup> suppl.), art. 82(1). [LLO]

lois établies en son paragraphe 82(1), elle fait partie de cette catégorie privilégiée de lois dites quasi-constitutionnelles qui expriment « certains objectifs fondamentaux de notre société » et qui doivent être interprétées « de manière à promouvoir les considérations de politique générale qui (les) sous-tendent.<sup>14</sup>

b) Le pouvoir de réparation est la « pierre angulaire » du régime des droits linguistiques

34. Selon l'ancienne maxime *ubi jus, ibi remedium*, là où il y a un droit il y a un recours. Ainsi, dans l'arrêt *Dunedin*, cette Cour a reconnu que le pouvoir réparateur des tribunaux en vertu du paragraphe 24(1) constitue la « pierre angulaire » du régime de droits constitutionnels mis sur pied par la Charte.<sup>15</sup> Elle a donc statué que cette disposition doit bénéficier d'une interprétation large et téléologique.

35. À ce chapitre, la juge en chef a indiqué que les tribunaux doivent porter une attention spéciale au libellé de la disposition, qui se trouve être exceptionnellement large :

[L]e texte de cette disposition paraît accorder au tribunal le plus vaste pouvoir discrétionnaire possible aux fins d'élaboration des réparations applicables en cas de violations des droits garantis par la Charte. Dans l'arrêt *Mills*, précité, le juge McIntyre a fait remarquer qu'« [i]l est difficile de concevoir comment on pourrait donner au tribunal un pouvoir discrétionnaire plus large et plus absolu » (p. 965). Il ne faut pas que ce large mandat réparateur du par. 24(1) soit mis en échec par une interprétation « étroite et formaliste » de la disposition.<sup>16</sup> (nous soulignons)

36. Ces commentaires s'appliquent également au pouvoir de réparation dont dispose la Cour fédérale en vertu du paragraphe 77(4) de la LLO. Le Parlement, en définissant le pouvoir réparateur de la Cour fédérale, a repris mot pour mot le libellé du paragraphe 24(1) de la Charte. Comme le soulignait l'honorable Ray Hnatyshyn, Ministre de la Justice à l'époque où cette disposition a été introduite :

La Charte reconnaît à toute personne victime de la violation des droits linguistiques le droit de s'adresser à un tribunal pour obtenir la réparation que ce dernier estime convenable et juste eu égard aux circonstances. C'est précisément parce que l'article 24 de la Charte confère un droit d'action que le projet de loi fait de même à la Partie X. Si les cours situent, comme il se doit, la nouvelle Loi sur les langues

<sup>14</sup> *R. c. Beaulac*, [1999] 1 R.C.S. 768 au para. 21, citant *Canada (Procureur général) c. Viola*, [1991] 1 C.F.373. [*Beaulac*] aux onglés 26 et 4 du recueil de sources de l'appelant, Commissaire aux langues officielles du Canada.

<sup>15</sup> *R. c. 974649 Ontario Inc.*, 2001 CSC 81, [2001] 3 R.C.S. 575 au para. 19 [*Dunedin*] citant les motifs du juge Lamer dans *Mills c. La Reine*, [1986] 1 R.C.S. 863 au para. 27. Voir les onglés 25 et 19 du recueil de sources de l'appelant, Commissaire aux langues officielles du Canada.

<sup>16</sup> *Ibid* au para. 18.

officielles dans le prolongement des dispositions linguistiques de la Constitution, l'exécution judiciaire est possible.<sup>17</sup>

37. La portée du paragraphe 77(4) de la LLO doit donc être établie conformément aux principes d'interprétation énoncés par cette Cour en ce qui concerne le paragraphe 24(1) de la Charte.<sup>18</sup> Or, tout comme le paragraphe 24(1) de la Charte, le paragraphe 77(4) de la LLO constitue la véritable pierre angulaire du régime de droits linguistiques établi par cette loi. Ce n'est que par son entremise que la LLO constituera « un instrument éloquent et vigoureux de protection des droits [linguistiques] des Canadiens ». <sup>19</sup> Il faut donc, à l'instar de son homologue constitutionnel, lui reconnaître une portée qui permette d'« assurer aux titulaires de droits l'entier bénéfice et la pleine protection de la » LLO.<sup>20</sup>

38. De fait, il a souvent été reconnu qu'en l'absence de cette disposition, les exigences de la LLO risqueraient fort de devenir une « lettre morte » :

Pour s'assurer ... que la *Loi sur les langues officielles* ait des dents, que les droits ou obligations qu'elle reconnaît ou impose ne demeurent pas lettres mortes, et que les membres des minorités linguistiques officielles ne soient pas condamnés à se battre sans cesse et sans garantie au seul niveau politique, le législateur a créé un « recours » devant la Cour fédérale dont peut se prévaloir la commissaire elle-même (article 78) ou le plaignant (article 77).<sup>21</sup>

39. Étant donné l'importance fondamentale et le rôle structurant que joue la dualité linguistique au Canada, il n'est pas surprenant que le Parlement ait accordé à la Cour fédérale un pouvoir réparateur aussi vaste. Comme l'a reconnu cette Cour, « un droit, aussi étendu soit-il en théorie, est aussi efficace que la réparation prévue en cas de violation, sans plus ». <sup>22</sup>

---

<sup>17</sup> Chambre des communes du Canada, Projet de Loi C-72, deuxième session, p. 1:18 (22-3-1988). Voir dans le recueil de sources de l'appelant, Commissaire aux langues officielles du Canada à l'onglet 34.

<sup>18</sup> *Forum des maires de la Péninsule acadienne c. Canada (Agence d'inspection des aliments) (C.A.F.)*, [2004] 4 R.C.F. 276 aux para. 56-58 (Recueil de sources de l'appelant, Commissaire aux langues officielles du Canada, onglet 11). [*Forum des maires*] Voir également *Lavigne c. Canada (Ministère des ressources humaines)* 122 F.T.R. 131, [1997] 1 F.C. 305 (Recueil de sources de l'appelant, Commissaire aux langues officielles du Canada, onglet 16) et *Lavigne c. Canada (Développement des Ressources Humaines)*, 1998 CanLII 7820 (CAF).

<sup>19</sup> *Dunedin*, *supra* note 15 au para.19, citant les motifs du juge Lamer dans *Mills c. La Reine*, [1986] 1 R.C.S. 863 au para. 26.

<sup>20</sup> *Doncet-Boudreau c. Nouvelle-Écosse (Ministre de l'Éducation)*, 2003 CSC 62, [2000] 3 R.C.S. 3. au para. 23. Voir le recueil de sources de l'appelant, Commissaire aux langues officielles du Canada, onglet 8.

<sup>21</sup> *Forum des maires*, *supra* note 18 au para. 17.

<sup>22</sup> *Dunedin*, *supra* note 15 au para. 20.

40. Les privilèges linguistiques prévus par la LLO ne constituent de véritables droits que dans la mesure où la Cour fédérale puisse ordonner à une institution fédérale de remédier à ses manquements d'une façon juste et convenable. Ainsi, tout comme le paragraphe 24(1) de la Charte, le paragraphe 77(4) de la LLO sert de « mécanisme essentiel à l[a] concrétisation et à l[a] protection » des droits auxquels il est rattaché.<sup>23</sup>

c) Il est essentiel que le juge puisse ordonner une réparation monétaire

41. Une partie importante du mécanisme de mise en œuvre des droits garantis par la LLO est le pouvoir discrétionnaire du juge d'ordonner une réparation monétaire. Dans l'arrêt *Ward*, la juge en chef McLachlin a résumé les facteurs qui font en sorte qu'une réparation soit « juste et convenable » au sens du paragraphe 24(1) de la Charte (et donc du paragraphe 77(4) de la LLO):

[U]ne réparation convenable et juste : (1) permet de défendre utilement les droits et libertés du demandeur; (2) fait appel à des moyens légitimes dans le cadre de notre démocratie constitutionnelle; (3) est une réparation judiciaire qui défend le droit en cause tout en mettant à contribution le rôle et les pouvoirs d'un tribunal; (4) est équitable pour la partie visée par l'ordonnance.<sup>24</sup>

42. La juge en chef a ensuite confirmé qu'une réparation monétaire, ce que l'on désigne communément par le terme « dommages-intérêts », répond à ces quatre facteurs et constitue une réponse légitime à la violation d'un droit garanti par la Charte. Ceci est également vrai en ce qui concerne les droits garantis par la LLO. Le pouvoir réparateur du tribunal en vertu du paragraphe 77(4) de la LLO doit comprendre le pouvoir d'ordonner une réparation monétaire.

43. Dans l'affaire *Lavigne c Canada (Développement des ressources humaines)*, la juge Pinard, s'appuyant sur la jurisprudence de cette Cour concernant le paragraphe 24(1) de la Charte, a conclu qu'elle avait le pouvoir d'ordonner une réparation monétaire. Elle a même qualifié cette possibilité « d'essentielle à la mise en vigueur des droits quasi-

---

<sup>23</sup> *Dunedin*, supra note 15 au para. 20.

<sup>24</sup> *Vancouver (Ville) c. Ward*, 2010 CSC 27, [2010] 2 R.C.S. 28 au para. 20. [*Ward*]

constitutionnels garantis » par la LLO.<sup>25</sup> Son raisonnement a été confirmé par la Cour d'appel fédéral.<sup>26</sup>

44. À l'aune de cette jurisprudence, la conclusion de la Cour d'appel fédérale en l'instance, qui ne laisse aux appelants qu'une simple lettre d'excuse à titre de réparation « juste et convenable » pour les multiples violations dont ils ont été victimes, doit être qualifiée d'inadéquante et de décevante, voire même d'abdication de la responsabilité des tribunaux. Nous aborderons plus loin en plus de détail les raisons pour lesquelles l'octroi d'une réparation monétaire est important dans un cas comme celui-ci.

d) La distinction entre les dommages-intérêts de droit privé et l'ordonnance de nature monétaire en vertu du paragraphe 77(4) de la LLO

45. Pour la fin des présentes, nous désignons l'ordonnance en question par le terme « réparation monétaire » plutôt que par « dommages-intérêts » car nous estimons que l'emploi de ce dernier terme pour désigner le recours en question prête à confusion. Le jugement de la Cour d'appel fédérale dans le cas d'espèce en fait la preuve.

46. Comme l'a souligné la juge en chef dans l'arrêt *Ward*, des « dommages-intérêts » accordés en vertu du paragraphe 24(1) de la Charte ne doivent pas être confondus avec le recours en droit privé qui porte le même nom :

Le terme « dommages-intérêts » décrit commodément la réparation demandée en l'espèce. Toutefois, il faut toujours se rappeler qu'il ne s'agit pas de dommages-intérêts de droit privé, mais bien de la réparation distincte que constituent les dommages-intérêts en matière constitutionnelle. Ainsi que le fait remarquer le juge Thomas dans *Dunlea c. Attorney-General* ... une décision portant sur le Bill of Rights Act 1990 de la Nouvelle-Zélande, une action en dommages-intérêts de droit public [TRADUCTION] « n'est pas une action de droit privé de la nature d'un recours délictuel fondé sur la responsabilité du fait d'autrui de l'État, [mais une action distincte] de droit public intentée directement contre l'État dont la responsabilité est invoquée à titre principal ». Cela vaut également dans le contexte constitutionnel canadien, compte tenu de l'art. 32 de la Charte. 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

---

<sup>25</sup> *Lavigne c. Canada (Ministère des ressources humaines)* 122 F.T.R. 131, [1997] 1 F.C. 305 à la p. 2. [Lavigne 1997] Voir dans le recueil de sources de l'appelant, Commissaire aux langues officielles du Canada à l'onglet 16.

<sup>26</sup> *Lavigne c. Canada (Développement des Ressources Humaines)*, 1998 CanLII 7820 (CAF). [Lavigne 1998] Voir également *Forum des maires*, supra note 18 au para. 62.

droit public — y compris en dommages-intérêts en matière constitutionnelle — est intentée contre l'État, et non contre ses représentants à titre individuel.<sup>27</sup>

47. Selon l'approche élaborée par la juge en chef dans *Ward*, l'octroi d'une réparation monétaire en vertu du paragraphe 24(1) de la Charte doit servir « les objectifs généraux de la Charte ».<sup>28</sup> Ces objectifs relèvent forcément du droit public, car la Charte vise les rapports entre les particuliers et l'État.

48. Les appelants soumettent qu'il en va de même pour la réparation monétaire octroyée en vertu du paragraphe 77(4) de la LLO. Un examen approfondi du processus de plainte instauré par la LLO nous révèle que le recours prévu à l'article 77 de la loi répond strictement à des objectifs de droit public.

*i. Le caractère foncièrement public du recours prévu à la LLO*

49. Air Canada a vu le jour en 1937 en tant que société d'état, et à ce titre était soumise à la première *Loi sur les langues officielles* de 1969 ainsi que la LLO, entrée en vigueur en 1988.<sup>29</sup> Le Parlement a choisi de reconduire son statut d'institution fédérale au sens de la LLO lors de sa privatisation en 1988.<sup>30</sup>

50. Air Canada est donc, aux fins du présent pourvoi, une institution fédérale. La LLO établit une démarche en deux étapes pour quiconque cherche à se plaindre du non-respect par une institution fédérale de ses obligations en matière linguistique. L'économie de cette démarche démontre qu'il s'agit d'un recours de droit public.

51. Dans un premier temps, il faut déposer une plainte auprès du Commissaire aux langues officielles, qui possède un vaste pouvoir d'enquête en vertu de la Partie IX de la LLO. Au terme de son enquête, le Commissaire établit un rapport motivé, qu'il transmet à la personne ayant porté plainte, à l'institution fédérale visée, ainsi qu'au président du Conseil du Trésor (art. 63(1) de la LLO). Il peut formuler les recommandations qu'il juge indiquées, et faire un suivi avec l'institution concernée. Par la suite, il peut transmettre un rapport au Parlement s'il estime que l'institution visée n'a pas donné suite à ses recommandations.

---

<sup>27</sup> *Ward*, supra note 24 au para. 22.

<sup>28</sup> *Ibid* au para. 25.

<sup>29</sup> *Thibodeau 2011*, supra note 2, jugement de la juge Bédard, au para. 10.

<sup>30</sup> *Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada*, L.R. 1985, ch. 35 (4e suppl.), art. 10.

52. Dans l'exercice de ces fonctions, le Commissaire doit se laisser guider par le besoin d'assurer « la reconnaissance du statut de chacune des langues officielles » et de « faire respecter l'esprit » de la LLO, notamment en ce qui a trait à « la promotion du français et de l'anglais dans la société canadienne ». <sup>31</sup> Le Commissaire doit donc s'assurer que les obligations constitutionnelles de l'État fédéral en matière linguistique, auxquelles la LLO donne forme et précision, soient respectées. Cette honorable Cour a déjà qualifié le mandat du Commissaire de « mission sociale de grande envergure » <sup>32</sup>.

53. Cette « mission sociale » se trouve renforcée par les règles concernant la qualité pour agir des plaignants. De fait, le droit de faire une plainte auprès du Commissaire n'est pas limité aux personnes directement touchées par le manquement allégué : « tout individu ou groupe a le droit de porter plainte devant le commissaire, indépendamment de la langue officielle parlée par le ou les plaignants ». <sup>33</sup> À la différence du paragraphe 24(1) de la Charte, qui limite la qualité pour agir à quiconque a été « victime de violation ou de négation des droits ou libertés qui lui sont garantis par la présente charte », le paragraphe 58(2) de la LLO n'exige pas que le plaignant ait été lui-même victime d'une atteinte à ses droits. Le Parlement a donc effectivement accordé à toute personne la qualité pour agir dans l'intérêt public.

54. Manifestement, l'intention du Parlement était de faciliter au maximum la mise en œuvre des dispositions de la LLO, estimant qu'il était dans l'intérêt de tous les Canadiens et Canadiennes qu'elles soient respectées le plus pleinement possible.

55. Une fois que le processus de plainte auprès du Commissaire a suivi son cours, celui ayant porté plainte, s'il demeure insatisfait, peut intenter un recours devant la Cour fédérale en vue d'obtenir toute réparation juste et convenable eu égard aux circonstances. Or, l'article 78 prévoit que le Commissaire peut comparaître devant le tribunal dans une telle instance, soit comme le représentant de l'auteur du recours, soit comme partie à part entière. Le Commissaire peut également, si le plaignant y consent, exercer le recours lui-même.

---

<sup>31</sup> LLO, *supra* note 13 au para 56(1).

<sup>32</sup> *Lavigne c. Canada (Commissariat aux langues officielles)*, [2002] 2 R.C.S. 773, 2002 CSC 53, au para. 35. Recueil de sources de l'appelant, Commissaire aux langues officielles du Canada à l'onglet 3.

<sup>33</sup> LLO, *supra* note 13 au para 58(2).

56. En outre, par dérogation aux règles de preuve ordinaires, le rapport établi par le Commissaire à la suite de son enquête peut être déposé en preuve (art. 79 de la LLO). Comme l'a noté la Cour fédérale dans l'affaire *Thibodeau I*, cette disposition, unique en son genre, est censée appuyer le Commissaire dans la réalisation de sa « mission sociale » :

Cet article est unique en son genre et ne se retrouve pas dans d'autres législations similaires. L'intention du législateur est clairement de présenter un contexte complet au tribunal.

À mon avis, le but de l'article 79 est de permettre au Commissaire de démontrer à la Cour l'existence d'un problème systémique qui persiste depuis un certain nombre d'années. Sans le dépôt en preuve de toutes les plaintes de même nature, la Cour ne pourra pas apprécier l'ampleur du problème et les circonstances du recours.<sup>34</sup>

57. Aussi, l'effet de l'article 79 est d'assurer que les recours intentés devant la Cour fédérale servent à corriger, non seulement la violation ponctuelle dont a été victime le plaignant, mais également—le cas échéant—tout problème institutionnel ou systémique plus vaste dont cette violation est le symptôme.<sup>35</sup> Comme l'a noté le juge Décary pour la Cour d'appel fédérale :

La [LLO] elle-même fait en sorte qu'une plainte particulière puisse servir de porte d'entrée dans tout le système d'une institution fédérale. C'est ce qu'a voulu le Parlement, de manière à donner plus de dents encore à une loi, la *Loi sur les langues officielles*, qui est un instrument privilégié de reconnaissance, d'affirmation et de prolongement des droits linguistiques reconnus par la Charte canadienne des droits et libertés.<sup>36</sup>

58. Enfin, si le Commissaire a mené une enquête de sa propre initiative, conformément au paragraphe 56(2) de la LLO, il peut s'adresser à la Cour fédérale lui-même pour obtenir les ordonnances qui s'imposent dans les circonstances (paragraphe 78(1)(a) de la LLO).<sup>37</sup>

59. Ainsi, tant le contexte législatif que le mécanisme de plainte indiquent que le recours en vertu du paragraphe 77(4) de la LLO relève du droit public. Entre autres, la

---

<sup>34</sup> *Thibodeau c. Air Canada (C.F.)*, 2005 CF 1156 au para 53. [*Thibodeau I*]

<sup>35</sup> Voir généralement *Canada (Commissaire aux langues officielles) c Air Canada*, 1997 CarswellNat3822, 77 ACWS (3d) 1166 aux para. 16-18, ainsi que *Lavigne c Société canadienne des postes*, 2009 CF 756 (CanLII), 2009 CF 756. Voir les onglets 3 et 17 du recueil de sources de l'appelant, Commissaire aux langues officielles du Canada.

<sup>36</sup> *Thibodeau 2011*, *supra* note 2 au para. 95.

<sup>37</sup> *LLO*, *supra* note 13, à l'art. 78(1)(a).

LLO prévoit que le Commissaire jouera un rôle de premier plan lors des recours devant la Cour fédérale, que ce soit par son intervention directe ou par l'entremise de ses rapports déposés en preuve. Comme de raison, ce rôle s'exercera conformément au droit public général et dans la poursuite des objectifs de la LLO.

ii. *L'importance de la distinction entre les recours de droit public et de droit privé*

60. Dans l'affaire *Telezone*, cette Cour devait s'exprimer sur la nature et l'importance de la distinction entre le droit public et le droit privé. En l'occurrence, elle devait répondre à la question de savoir s'il y avait lieu d'exiger qu'une personne qui estimait avoir été lésée par une décision d'une autorité publique procède d'abord par voie de contrôle judiciaire avant d'intenter une action en dommages-intérêts de droit privé. Au nom de la Cour, le juge Binnie a résumé ce qui distingue les recours de droit public, tel que le contrôle judiciaire, des recours de droit privé:

Le procureur général souligne avec raison [TRADUCTION] « les différences substantielles entre les principes de droit public et les principes de droit privé » .... Le contrôle judiciaire s'intéresse à la légalité, à la raisonnable et à l'équité du processus suivi et des mesures prises par l'administration publique. Il est conçu pour assurer la primauté du droit et le respect de la Constitution. Son but premier est le bon gouvernement. Ces objectifs publics se distinguent fondamentalement de ceux qui sous-tendent les instances en matière contractuelle et délictuelle ou les causes d'action régies par le Code civil du Québec, L.R.Q., c. C-1991, et les recours qui leur sont associés, lesquels visent principalement à redresser un tort privé au moyen d'une indemnité ou d'une autre réparation.<sup>38</sup> (nous soulignons)

61. Ce paragraphe décrit bien, *mutatis mutandis*, la nature du recours prévu à l'article 77 de la LLO. Celui-ci, ouvert à tout individu et tout groupe et pouvant être exercé par le Commissaire lui-même au nom des Canadiens et Canadiennes, est conçu pour assurer le respect de la LLO et des principes constitutionnels que cette loi vise à mettre en œuvre. Son but premier est le « bon gouvernement » en ce qui concerne les questions linguistiques.

62. Vu l'étendue du pouvoir de réparation prévu au paragraphe 77(4), il est clair que ce recours permette de contrôler la légalité des mesures prises par les institutions fédérales, bien qu'il ne soit pas, à l'instar du recours prévu au paragraphe 24(1) de la

---

<sup>38</sup> *Canada (Procureur général) c. TeleZone Inc.*, 2010 CSC 62, [2010] 3 R.C.S. 585 au para. 24. [*Telezone*]

Charte, exclusivement un recours en contrôle judiciaire au sens traditionnel. L'éventail des ordonnances possibles englobe, tout en dépassant, la réparation disponible dans le cadre d'un recours en contrôle judiciaire.

63. La distinction entre les recours de droit public et ceux de droit privé n'est pas que théorique. Dans l'arrêt *Telezone*, le juge Binnie a expliqué quelques unes des raisons concrètes pourquoi il est important de distinguer entre les recours de droit privé et ceux de droit public :

La responsabilité délictuelle procède bien sûr d'un acte fautif, et non de la nullité. Comme la Cour l'a clairement établi il y a longtemps, dans *La Reine du chef du Canada c. Saskatchewan Wheat Pool*, 1983 CanLII 21 (CSC), [1983] 1 R.C.S. 205, p. 222-225, il n'est ni nécessaire ni suffisant, pour fonder un recours de droit privé, qu'il y ait eu contravention à la loi. La contravention n'est pas nécessaire, car une décision tout à fait valide de l'administration publique peut néanmoins engager sa responsabilité contractuelle ....

Par ailleurs, la juge Charron a écrit, dans *Miazga c. Kvello (Succession)* ... : « Lorsqu'un procureur de la Couronne agit avec malveillance au mépris des obligations découlant de sa charge, l'accusé qui en subit un préjudice dispose d'un recours au civil. Cependant, le délit civil de poursuites abusives ne donne pas lieu à un contrôle judiciaire rétrospectif de l'exercice du pouvoir discrétionnaire du ministère public » (par. 7 (je souligne)). H. Woolf, J. Lowell et A. Le Sueur soulignent, dans *De Smith's Judicial Review* (6e éd. 2007), que [TRADUCTION] « [l']illégalité (au sens qu'elle revêt en matière de contrôle judiciaire) et la négligence sont deux concepts distincts » (p. 924-925). Autrement dit, bien que la responsabilité délictuelle de la Couronne et la validité d'une décision administrative sous-jacente puissent faire intervenir des considérations qui se recoupent, elles soulèvent des questions justiciables distinctes.<sup>39</sup> (nous soulignons)

64. L'arrêt *Ward* démontre bien la vérité de cet énoncé. La question de savoir s'il est opportun d'octroyer une réparation monétaire recoupe, en partie, les considérations soulevées par les recours de droit privé, en ce sens que la « compensation » du préjudice subi par le plaignant est un facteur à soupeser. Toutefois, la question répond à un cadre d'analyse tout à fait différent, un cadre axé sur des principes de droit public.

65. D'une part, sous le volet « compensation » de l'analyse, il est ouvert au tribunal d'ordonner une indemnisation pour des préjudices « intangibles » qui ne sont pas reconnus par le droit privé.<sup>40</sup>

---

<sup>39</sup> *Ibid*, au para. 28, 30.

<sup>40</sup> *Ward*, *supra* note 24 au para. 27.

66. D'autre part, l'analyse comporte deux autres volets, « défense du droit » et « dissuasion », qui sont foncièrement d'ordre public. La notion de défense du droit « est axée sur le préjudice que l'atteinte cause à la société. [L]es atteintes à des droits protégés par la Constitution causent un préjudice non seulement à leurs victimes, mais à la société dans son ensemble ».<sup>41</sup> Pour sa part, « la dissuasion, à l'instar de la défense des droits, joue un rôle sociétal. Elle cherche à régir la conduite du gouvernement, de manière générale, afin d'assurer le respect de la Constitution ».<sup>42</sup>

67. De surcroît, le recours visant l'obtention d'une réparation monétaire en vertu du paragraphe 24(1) de la Charte se distingue des recours de droit privé par le fait qu'il est ouvert au tribunal, pour des motifs d'ordre public, de refuser la demande du plaignant, encore que celle-ci soit fondée. L'État peut opposer à cette demande des considérations faisant contrepoids aux facteurs soulevés par le plaignant, telles que les préoccupations relatives au bon gouvernement.<sup>43</sup>

68. Force est donc de constater qu'une demande visant l'octroi d'une réparation monétaire en vertu de la Charte ou de la LLO soulève une « question justiciable différente » que l'on ne saurait confondre avec la question occasionnée dans le cadre d'un recours en matière contractuelle ou en responsabilité civile.

*iii. La nature collective et sociale des droits linguistiques*

69. Les volets « défense du droit » et « dissuasion » du cadre d'analyse proposé par *Ward* sont d'une grande pertinence dans le cas d'espèce. Les droits linguistiques, encore plus que les droits civils et politiques prévus aux articles 2 à 15 de la Charte, protègent des intérêts de « la société dans son ensemble »<sup>44</sup>.

70. Comme le démontre l'exposé qui précède, les droits linguistiques sont essentiels à la survie du Canada et constituent une force structurante qui s'étend jusqu'aux fondements mêmes de l'État. Ils reflètent des intérêts forcément communautaires et sociaux.

---

<sup>41</sup> *Ibid* au para. 28.

<sup>42</sup> *Ibid* au para. 29.

<sup>43</sup> *Ibid* au para. 33.

<sup>44</sup> *Ibid* au para. 28.

71. Voilà pourquoi la Constitution et la législation en matière linguistique reconnaissent des droits linguistiques qui sont à la fois individuels et collectifs. Cette Cour a statué à maintes reprises que les droits linguistiques ont pour objet la protection de la culture et de l'identité des communautés de langues officielles.<sup>45</sup> Comme l'a reconnu l'arrêt *Beaulac*, les droits linguistiques servent de « soutien des collectivités de langue officielle et de leur culture ».<sup>46</sup> L'impact d'une violation ne se limite pas à l'individu qui subit directement la violation d'obligations constitutionnelles et légales en matière de droits linguistiques : toute la collectivité minoritaire en est affaiblie.

72. Ces droits visent, entre autre, à freiner l'assimilation vers la majorité, dont la menace pèse constamment sur les communautés de langue officielle en situation minoritaire. Il est donc impossible de dissocier le respect des droits linguistiques des intérêts et du bien être de celles-ci. Le Parlement l'a lui-même reconnu de façon expresse dans le texte de la LLO. Selon le paragraphe 2(b), cette loi a pour objet « 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 ».

73. Il s'ensuit que « les dispositions [de la LLO] doivent être interprétées d'une façon compatible avec le maintien et l'épanouissement des collectivités de langue officielle au Canada ».<sup>47</sup>

74. Comme le démontre les motifs de la juge Bédard, la dimension sociale et collective des droits linguistiques a joué un rôle important, voire déterminant, dans sa décision d'accorder une réparation de nature monétaire. Selon elle, une telle ordonnance servirait à « reconnaître l'importance des droits en cause tout en servant l'objet de dissuasion ». Elle a également conclu qu'une telle réparation indemniserait M. et Mme

---

<sup>45</sup> Voir notamment les arrêts *Mahe c. Alberta*, [1990] 1 R.C.S. 342; *Arsenault-Cameron c. Île-du-Prince-Édouard*, 200 CSC 1, [2000] 1 R.C.S. 3 et *Doucet-Boudreau c. Nouvelle-Écosse (Ministre de l'Éducation)*, 2003 CSC 62, [2000] 3 R.C.S. 3. Voir *Doucet-Boudreau* dans le recueil de sources de l'appelant, Commissaire aux langues officielles du Canada à l'onglet 8.

<sup>46</sup> *Beaulac*, *supra* note 14 au para. 17.

<sup>47</sup> *DesRochers c. Canada (Industrie)*, 2009 CSC 8, [2009] 1 R.C.S. 194 au para. 31. Voir dans le recueil de sources de l'appelant, Commissaire aux langues officielles du Canada à l'onglet 7.

Thibodeau du préjudice qu'ils ont subis aux intérêts intangibles découlant de leurs droits linguistiques.<sup>48</sup>

75. Enfin, la juge Bédard a qualifié cette réparation d' « essentiellement symbolique », reconnaissant que le manquement à un droit linguistique constitutionnel ou quasi-constitutionnel peut difficilement être « réparé » au même titre qu'un préjudice de nature économique. Dans un tel cas, une ordonnance monétaire joue d'abord et avant tout un « rôle sociétal », pour reprendre l'expression de la juge en chef dans l'arrêt *Ward*.<sup>49</sup>

76. Ce rôle sociétal est d'une grande importance en l'espèce. La juge Bédard a conclu qu'Air Canada et ses filiales violent de façon systémique les droits linguistiques des passagers. Par exemple, elle a noté que « Jazz a admis que les deux agents de bord sur les vols pris par les demandeurs qui n'étaient pas en mesure d'assurer le service en français avaient continué d'être affecté à des vols à demande importante de services en français, et ce, à plus de 200 reprises » (nous soulignons).<sup>50</sup> De fait, n'eût été la plainte des appelantes, « Jazz continuerait probablement de ne pas repérer les vols à demande importante de services en français qui ne sont pas désignés comme tels de manière automatique et qui appellent l'affectation de personnel bilingue ». <sup>51</sup> Et malgré celle-ci, « Air Canada elle-même ne semble pas savoir à quelle fréquence elle manque à ses obligations ». <sup>52</sup>

77. Ces manquements, qui ne constituent en réalité que la pointe de l'iceberg, infligent sans doute un tort important à la communauté francophone ainsi qu'à la vitalité de la langue française au Canada. Il est donc impératif qu'ils soient non seulement dénoncés mais dissuadés vigoureusement. L'octroi d'une réparation monétaire constitue

---

<sup>48</sup> Cf. *Ward*, *supra* note 24 au para. 27.

<sup>49</sup> Voir à ce chapitre : Marc C. Power, David P. Taylor, « *Public Law Damages in the Language Rights Context : A Preliminary Evaluation of the Implications of Vancouver (City) v. Ward* » (2012), 21 *Educ. & L.J.* 229 à la p. 9. [Power et Taylor]

<sup>50</sup> *Thibodeau 2011*, *supra* note 2, au para. 147.

<sup>51</sup> *Ibid* au para. 150.

<sup>52</sup> *Ibid* au para. 153.

à la fois un incitatif aux passagers de porter plainte, et un élément dissuasif tendant à décourager le comportement illicite d'Air Canada.<sup>53</sup>

### Conclusion

78. La juge Trudel ne s'est jamais interrogée sur la nature du recours en vertu de l'article 77 de la LLO. Par conséquent, elle n'a vu en lui qu'une simple « action en dommages-intérêts » au sens de l'article 29 de la Convention de Montréal. L'exposé qui précède démontre que ce fut là une erreur fondamentale. Le recours exercé par les appelants en première instance ne vise pas la protection d'intérêts pécuniaires privés, mais bien le respect et la mise en œuvre de droits et de valeurs qui interpellent toute la société canadienne et constituent une des clés de voûte de notre système politique. Or, comme nous l'expliquerons plus bas, la Convention de Montréal vise des questions complètement différentes et n'était jamais censée s'appliquer à de tels recours.

## **2. La loi sur le transport aérien n'empêche pas l'octroi d'une réparation monétaire en l'espèce**

### Survol

79. La Cour d'appel fédérale a conclu que la LTA s'applique au recours des Thibodeau, et qu'elle interdit l'octroi d'une réparation monétaire pour les incidents survenus lors de trois vols internationaux.

80. Dans l'un et l'autre cas, la Cour d'appel fédérale a erré en droit. La Convention de Montréal ne régit pas des recours comme celui intenté par les Thibodeau en l'espèce. Une jurisprudence internationale constante nous révèle que cette convention vise uniquement à régir des rapports de droit privé relevant d'un contexte purement commercial. Les signataires n'entendaient pas limiter la portée ou l'exercice de droits constitutionnels fondamentaux, encore moins régir des questions qui touchent aux fondements ou à l'existence même des États parties, comme c'est le cas des questions relevant de la LLO.

81. La Cour d'appel fédérale a été induite en erreur par la ressemblance superficielle entre l'ordonnance recherchée dans le cas d'espèce et une ordonnance de « dommages-

---

<sup>53</sup> *Power et Taylor, supra* note 49 à la p. 11.

intérêts ». Or, pour déterminer si un recours tombe sous l'égide de la Convention, il ne suffit pas d'examiner la teneur de l'ordonnance recherchée. Au contraire, il faut s'interroger sur la nature même du recours ainsi que les objectifs visés par celui-ci.

82. Tel que démontré par la section précédente, cet exercice mène à la conclusion que le recours exercé par les Thibodeau répond à des objectifs de droit public. Les dispositions de la LLO ne régissent pas, à la différence de la Convention de Montréal, l'indemnisation d'un préjudice privé. Ainsi, le recours des Thibodeau échappe complètement au champ d'application de la Convention.

83. Or, même en presumant que la Convention de Montréal trouve application de façon générale, l'ordonnance de la juge Bédard est à point car elle vise des sujets qui se trouvent en amont du régime prévu par la Convention, et ce pour deux raisons.

84. L'ordonnance de la juge Bédard se trouve à l'extérieur du régime de la Convention de Montréal à deux égards. Tout d'abord, les manquements ayant motivé cette ordonnance se situent à l'extérieur de l'horizon temporel de la Convention et se trouvent donc à l'extérieur de son champs d'application. Par ailleurs, l'ordonnance constitue une forme d'indemnisation qui n'est pas interdite par la Convention.

85. Enfin, et en tout état de cause, la LTA ne peut être interprétée comme limitant la discrétion de la Cour fédérale d'accorder toute réparation qu'elle estime juste et convenable eu égard aux circonstances. Tant l'effet supra-législatif prévu au paragraphe 82(1) de la LLO que le statut quasi-constitutionnel de cette dernière font en sorte que les dispositions de la LLO doivent l'emporter sur toute disposition contraire d'une loi fédérale ordinaire.

a) La Convention de Montréal régit exclusivement des rapports de droit privé

86. À la connaissance des appelants, la question de savoir si la Convention de Montréal s'applique aux recours de droit public n'a jamais été tranchée par un tribunal. Or, une convention internationale doit être interprétée « 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 ». <sup>54</sup> En l'occurrence, tout indique que le champ d'application de la Convention de Montréal ne s'étend qu'aux rapports de droit privé.

*i. Le but de la Convention est de résoudre des questions de droit privé*

87. La Convention de Montréal se veut le successeur de la Convention de Varsovie, qui a régi le domaine de la responsabilité des transporteurs aériens pour les accidents survenu lors du transport aérien international pendant près de 80 ans. Cet instrument était le fruit de la « Deuxième conférence internationale sur le droit aérien privé » du 4 au 12 octobre, 1929, <sup>55</sup> qui cherchait à régler certains des nombreux problèmes de droit international privé occasionnés par le transport aérien. <sup>56</sup>

88. Un tel instrument était indispensable à la résolution ordonnée des litiges résultant du transport aérien international. Comme l'a noté le juge Greene de la Cour du banc du roi de l'Angleterre dans l'affaire *Grein v Imperial Airways Ltd* [1937] 1 KB 50, 74-75:

Without [the Warsaw Convention] questions of great difficulty as to the law applicable to a contract of international carriage by air would constantly arise. Our Courts are familiar with similar questions arising under contracts through carriage otherwise than by air; and it is easy to imagine cases where questions of the greatest difficulty might arise as to which law or laws governed the contract and whether different laws might not apply to different stages of the journey... <sup>57</sup>

89. En plus de régir des questions relevant du droit international privé, la Convention de Varsovie cherchait également à instaurer un régime uniforme de responsabilité civile pour les préjudices subis par les passagers lors du transport international. L'on cherchait d'abord et avant tout l'harmonisation des règles concernant les préjudices découlant des risques intrinsèques du transport aérien.

---

<sup>54</sup> *Yugraneft Corp. c. Rexx Management Corp.*, 2010 CSC 19, [2010] 1 R.C.S. 649 au para 19; *Convention de Vienne sur le droit des traités*, 23 mai 1969, R.T. Can. 1980 n° 37, entrée en vigueur le 27 janvier 1980 au para. 31(1).

<sup>55</sup> Bin Cheng, *The law of international air transport*, New York, Stevens & Sons, 1962 aux pp. 72-73. (nos soulignés)

<sup>56</sup> Fountain Court Chambers, Trevor Philipson and al., *Carriage by air*, feuilles mobiles (consultées le 22 août 2013), London (UK), Butterworths, 2000.

<sup>57</sup> *Grein v Imperial Airways Ltd* [1937] 1 K.B 50 aux pp. 74-75.

90. Or, puisque l'uniformité était le but recherché, le régime établi par la Convention de Varsovie était très étroit.<sup>58</sup> Cette approche ciblée a été retenue par la Convention de Montréal. Comme le souligne l'éminent auteur Elmar Maria Gjemulla :

According to the general principles of private international law, any other matters remain subject to the applicable national or supra-national (European) law or are to be dealt with according to the contractual conditions of carriage; to this extent the Warsaw and Montreal Conventions merely address particular issues of private law'... National law is only superseded by the Montreal Convention in respect of claims for damage resulting from the inherent dangers of air travel. The Montreal Convention is in fact specifically intended to deal with the risks arising from carriage by air.<sup>59</sup> (nous soulignons)

91. La question de la portée du régime établi par les Conventions de Varsovie et de Montréal s'est souvent posée devant les tribunaux en raison du principe de l'exclusivité de recours énoncé à l'article 29 de la Convention de Montréal :

#### **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.

#### **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. (nous soulignons)

92. Afin de cerner la portée de ce principe, les tribunaux ont dû s'interroger sur l'objet et le contexte de la Convention et l'intention des États parties. Cette jurisprudence est uniforme à l'effet que la Convention de Montréal, tout comme la Convention de

---

<sup>58</sup> John David McClean and al, *Shawcross and Beaumont on air law*, feuilles mobiles (consultées le 22 août 2013), 4<sup>th</sup> ed, London (UK), Butterworth, 1991, aux pp.. VII-369

<sup>59</sup> Elmar Maria Gjemulla, *Montreal Convention*, feuilles mobiles (consultées le 22 août 2013), Kluwer Law International, 2006 à la p. 18. Voir également John David McClean and al, *Shawcross and Beaumont on air law*, feuilles mobiles (consultées le 22 août 2013), 4<sup>th</sup> ed, London (UK), Butterworth, 1991 aux pp. VII-103.

Varsovie avant elle, a une portée très limitée et ne s'applique qu'à certaines questions de droit privé ou commercial.

93. L'une des décisions les plus citées est le jugement dans l'affaire *Sidhu*. La Chambre des lords a reconnu que la Convention de Varsovie n'a qu'un champ d'application restreint :

[T]he Convention is concerned with certain rules only, not with all the rules relating to international carriage by air. It does not purport to provide a code which is comprehensive of all the issues that may arise. It is a partial harmonisation, directed to the particular issues with which it deals.

These issues are identified in the principal chapter headings, which are those to Chapters II, III and IV--"Documents of Carriage," "Liability of the Carrier" and "Provisions Relating to Combined Carriage." Nothing is said in this Convention about the liability of passengers to the carrier, for example. Nor is anything said about the carrier's obligations of insurance, and in particular about compulsory insurance against third party risks. It is clear from the content and structure of the Convention that it is a partial harmonisation only of the rules relating to international carriage by air. That is sufficient to give content to the phrase "Certain Rules." I do not find in that phrase an indication that, in regard to the issues with which the Convention does purport to deal, its provisions were intended to be other than comprehensive.<sup>60</sup> (nous soulignons)

94. Ainsi, le principe de l'exclusivité de la Convention ne s'applique qu'en rapport avec les sujets que celle-ci prétend régir. Et ce, même en ce qui a trait aux questions de droit privé. Ainsi, la responsabilité du passager envers le transporteur se trouve à l'extérieur de son champ d'application.

95. La portée très limitée de la Convention a été soulignée par la Chambre des lords lorsqu'elle a eu à se prononcer sur le rapport entre celle-ci et la Convention européenne des droits de l'Homme (CEDH). En l'espèce, la partie lésée avait tenté de faire valoir que la Convention de Varsovie devrait être interprétée à la lumière de la CEDH, mais la Chambre des Lords a déclaré que cet instrument était sans pertinence car la Convention de Varsovie portait exclusivement sur le commerce international et le droit commercial :

The provisions of the European Convention have no bearing on the interpretation of international conventions such as the Warsaw Convention on carriage by air - and there are many other examples - which are concerned with commerce between

---

<sup>60</sup> *Sidhu v. British Airways*, [1997] 1 All E.R. 193 à la p. 204. Voir dans le recueil de sources de l'appelant, Commissaire aux langues officielles du Canada à l'onglet 27.

countries and which seek, by a process of compromise, to achieve uniformity across international frontiers in the application of trade law.<sup>61</sup>

96. Si les dispositions de la CEDH sont sans pertinence à l'interprétation de la Convention de Varsovie, c'est bien parce que ces deux traités ont des champs d'application différents. La première régit des questions de droit public touchant les rapports entre l'individu et l'État, alors que la deuxième porte sur des relations contractuelles et commerciales.

97. Dans l'affaire *Tseng*, la Cour suprême des États-Unis a adopté une approche semblable :

[The] Warsaw drafters intended to resolve whether there is liability, but to leave to domestic law (the local law identified by the forum under its choice-of-law rules or approaches) determination of the compensatory damages available to the suitor.

[6] A complementary purpose of the Convention is to accommodate or balance the interests of passengers *seeking recovery for personal injuries*, and the interests of air carriers seeking to limit potential liability.

... "The Convention's pre-emptive effect on local law extends no further than the Convention's own substantive scope." (paras. 5-7) (citations omises, nous soulignons).<sup>62</sup>

Ainsi, la Convention de Varsovie aurait pour objet de fixer les cas dans lesquels une personne pouvait ester en justice pour être compenser du préjudice qu'elle avait souffert suite à des blessures ou autres lésions corporelles (« personal injuries »). Au-delà de ce champ d'application matériel, le principe de l'exclusivité de la Convention n'aurait aucun effet.

98. Tout récemment, dans l'affaire *Stott*, la Cour d'appel de l'Angleterre et du Pays de Galles a adopté la même position : « Clearly, the Montreal Convention is not all-embracing in the sense of covering every manifestation of the relationship between a passenger and an airline »<sup>63</sup>.

---

<sup>61</sup> *Ibid* à la p. 203.

<sup>62</sup> *El Al Israel Airlines, Ltd., Petitioner v Tsui Yuan Tseng* (1999), 525 US 155, 119 S Ct 662 aux para. 5-7. Voir dans le recueil de sources de l'appelant, Commissaire aux langues officielles du Canada à l'onglet 9.

<sup>63</sup> *Stott v. Thomas Cook Operators*, [2012] EWCA Civ 66 au para. 53. [*Stott*] Voir dans le recueil de sources de l'appelant, Commissaire aux langues officielles du Canada à l'onglet 28.

99. Enfin, comme l'a souligné la Cour de Justice (CJE), cour composante de la Cour de Justice de l'Union européenne (CJUE)<sup>64</sup>, la Convention de Montréal vise également la protection des intérêts de consommateurs :

Il résulte du préambule de la convention de Montréal que les États parties ont reconnu « 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 ». C'est donc au regard de cet objectif que doit être appréciée la portée que les auteurs de ladite convention ont voulu conférer aux dispositions des articles 19, 22 et 29.<sup>65</sup> (nous soulignons)

Ainsi, le traité cherche à régir les intérêts privés des passagers en tant que consommateurs d'un service offert sur une base commerciale. Par contraste, l'article 20 de la *Charte*, tout comme l'article 21 de la LLO, attribue au « public » le droit de recevoir des services dans les deux langues officielles des institutions fédérales. Ces dispositions s'adressent donc aux individus en leur qualité de membre d'une communauté politique constituée et chapeauté par l'État et les institutions fédérales.

100. Il ressort nettement de ce qui précède que la Convention de Montréal sert un but limité et circonscrit. Cet instrument cherche à régir des questions de droit privé ressortissant à un rapport contractuel touchant le commerce international dans le but d'assurer la protection des consommateurs. Encore là, sa portée ne s'étend qu'à certaines questions bien définies. Ce serait donc une erreur manifeste de présumer, comme l'a fait la Cour d'appel fédérale, que l'intention des États parties était de circonscrire la disponibilité de recours relevant du droit public et touchant des questions d'une importance nationale fondamentale.

*ii. Le texte de la Convention indique qu'elle ne s'applique pas aux questions de droit public*

101. L'article 2 de la Convention prévoit que celle-ci s'applique aux États ainsi qu'aux « autres personnes de droit public » lorsqu'elles s'adonnent au transport aérien sur une

---

<sup>64</sup> La Cour de justice de l'Union européenne (CJUE), anciennement Cour de justice des Communautés européennes (CJCE), regroupe trois juridictions : la Cour de Justice (CJ), le Tribunal et le Tribunal de la fonction publique. Le Tribunal est une juridiction de première instance. La Cour de Justice (CJ) est la plus haute juridiction de l'Union Européenne en matière de droit de l'Union européenne.

<sup>65</sup> *The Queen à la demande de : International Air Transport Association et al. v. Department of Transport*, C-344/04, [2006] E.C.R I-403 au para. 41. [IATA]

base contractuelle (« contre rémunération »). Ceci nous fournit une indication directe que la Convention reconnaît la distinction entre le droit public et le droit privé, car le préambule énumère, au premier titre des objectifs du traité, « l'harmonisation du droit aérien international privé ».

102. La Convention vise donc le type de recours qui, en droit fédéral canadien, tomberait sous l'égide de la *Loi sur la responsabilité civile de l'État et le contentieux administratif*, c'est à dire des recours de droit privé.<sup>66</sup>

103. Qui plus est, l'existence même de l'article 2 nous indique que les États parties estimaient qu'en l'absence d'une telle disposition, la Convention ne s'appliquerait pas aux entités régies par le droit public. Cela constitue une forte indication que le champ d'application de la Convention ne s'étend pas aux questions relevant du droit public.

104. Dans ce contexte, il y a lieu de revenir sur les commentaires de la Chambre des Lords dans l'affaire *Sidhu* concernant la pertinence de la CEDH. Cette dernière, tout comme la Convention américaine relative aux droits de l'Homme et le *Pacte international relatif aux droits civils et politiques*, auxquels le Canada est partie, autorise l'octroi d'une réparation monétaire afin de sanctionner une violation des droits de la personne par l'État.<sup>67</sup> Puisque la Convention de Montréal s'applique aux États, il y aura vraisemblablement des situations dans lesquelles elle s'applique en même temps qu'un de ces traités. Si les tribunaux interprétaient la Convention de Montréal de telle sorte qu'elle s'applique aux recours intentés en vertu des droits de la personne, cela aurait pour effet d'engendrer un conflit entre la Convention et nombreux traités en matière de droits de la personne. Il est donc préférable d'adhérer à l'approche adoptée dans l'affaire *Sidhu* et de limiter la portée de la Convention strictement aux questions relevant du droit privé et commercial.

105. Enfin, un indice final nous vient de l'article 23 de la Convention, qui interdit « [t]oute clause tendant à exonérer le transporteur de sa responsabilité ou à établir une limite intérieure à celle qui est fixée dans la présente convention ». Ceci indique que le

---

<sup>66</sup> *Loi sur la responsabilité civile de l'État et le contentieux administratif*, LRC 1985, c C-50, art.3.

<sup>67</sup> Gina Donoso, « *Inter-American Court of Human Rights' reparation judgments. Strengths and challenges for a comprehensive approach* » (2009) 49 *Revista IIDH* 68 à la p.42.

champ d'application de la Convention n'est censé s'étendre qu'aux questions susceptibles d'être régies par contrat. Or, les obligations imposées par la LLO sont d'ordre public et ne peuvent être écartées par contrat (cf. article 25 de la LLO).

*iii. La Convention ne s'applique pas au recours en vertu de l'article 77 de la LLO*

106. Il ressort de ce qui précède que le recours prévu à l'article 77 de la LLO se trouve à l'extérieur du champ d'application de la Convention de Montréal. Cette dernière ne régit, pour reprendre l'expression du juge Binnie dans l'affaire *Telezone*, que les recours visant « à redresser un tort privé au moyen d'une indemnité ». <sup>68</sup> Les principes et les considérations qui animent le recours en vertu de la LLO sont tout à fait étrangers aux objectifs de la Convention de Montréal. Ils sont de droit privé, alors que la LLO est de droit public.

107. En concluant que la Convention de Montréal exclue le recours des *Thibodeau* en l'instance, la Cour d'appel fédérale s'est appuyée sur des décisions étrangères portant que l'effet du principe de l'exclusivité des recours s'étend aux actions pour discrimination raciale <sup>69</sup> ou discrimination fondée sur un handicap physique, <sup>70</sup> faisant implicitement l'analogie avec les droits linguistiques. <sup>71</sup> Or, cette analogie est incorrecte.

108. Dans les deux cas, il s'agissait d'un recours de droit privé. <sup>72</sup> Certes, ces recours étaient fondés sur une loi ou un règlement protégeant des droits de la personne, mais cela n'avait pas pour effet de les transformer en recours de droit public. Dans l'arrêt *Ward*, la juge en chef a distingué de façon expresse entre un recours de droit privé fondé sur les droits de la personne et un recours de droit public. Elle a déclaré que l'arrêt de cette Cour dans l'affaire *Béliveau St-Jacques c. Fédération des employées et employés de services publics inc.*, [1996] 2 R.C.S. 345, qui portait sur la question de savoir si les recours de droit privé en vertu de la *Charte des droits et libertés de la personne*, L.R.Q., ch. C-12

---

<sup>68</sup> *Telezone*, *supra* note 38.

<sup>69</sup> *King c. American Airlines*, 284 F. 3d 352 (2<sup>nd</sup> Cir. 2002). [*King*]

<sup>70</sup> *Stott*, *supra* note 63.

<sup>71</sup> *Thibodeau 2012*, *supra* note 4 au para. 33.

<sup>72</sup> *King*, *supra* note 69 au para. 38 (« the Kings' private cause of action »); *Stott*, *supra* note 63 au para. 3 (« Regulation 9: Compensation claims by disabled persons ... (1)A claim by a disabled person or a person with reduced mobility for an infringement of any of his rights under the EC Regulation may be made the subject of civil proceedings in the same way as any other claim in tort ») (nous soulignons).

pouvaient être limités par la *Loi sur les accidents du travail et les maladies professionnelles*, L.R.Q., ch. A-3.001, ne pouvait limiter la possibilité d'exercer le recours de droit public prévu au paragraphe 24(1) de la *Charte*.<sup>73</sup>

b) L'ordonnance de la juge Bédard vise un sujet qui se trouve en amont du régime prévu par la Convention

109. Le défaut d'Air Canada au regard de la LLO s'est produit bien avant l'embarquement des Thibodeau. Les manquements reconnus par la juge Bédard sont le résultat d'un problème systémique qui envahit toutes les opérations d'Air Canada et de ses filières. En fait, dans deux des cas en question, Jazz n'avait affecté aucun personnel en mesure d'offrir des services en français lors du vol.

110. Par ailleurs, l'ordonnance de la juge Bédard constitue une forme d'indemnisation qui n'est pas interdite par la Convention. À l'instar de la compensation prévue par certains règlements de l'Union Européenne, reconnus comme valides au regard de la Convention par la CJE, l'ordonnance de la juge Bédard cherche à compenser une perte d'agrément « standardisé » que doit éprouver tout Canadien ou Canadienne qui se voit nier son droit d'être servi dans la langue officielle de son choix.

i. *Les manquements d'Air Canada sont à l'extérieur de l'horizon temporel de la Convention*

111. L'horizon temporel de la Convention de Montréal varie tout dépendant du type de préjudice en question. En l'espèce, l'horizon pertinent est celui établi par l'article 17 : seuls les accidents s'étant produits « à bord de l'aéronef ou au cours de toutes opérations d'embarquement ou de débarquement ». Or, les manquements à la LLO reconnus par la juge Bédard ont eu lieu avant les opérations d'embarquement des vols concernés.

112. Air Canada reconnaît, et la preuve établit, que lors des vols AC8627 et AC7923 il n'y avait aucun agent de bord bilingue capable d'offrir des services en français, bien qu'il s'agissait de vols à demande importante de services en français, tel que défini par le *Règlement sur les langues officielles*, DORS/92-48 (le Règlement).<sup>74</sup>

---

<sup>73</sup> *Ward, supra* note 24 au para.44.

<sup>74</sup> *Thibodeau 2011, supra* note 2.

113. Jazz se trouvait donc dans l'impossibilité totale d'offrir des services en français lors de ces deux vols. Étant donné que l'article 22 de la LLO exige une « offre active » des services dans les deux langues officielles,<sup>75</sup> ce problème constitue le véritable manquement à la loi. Au regard de la LLO, le défaut s'est donc produit au moment où Jazz a pris la décision d'affecter du personnel exclusivement anglophone à ces deux vols. Cette décision, et non l'incapacité ponctuelle de l'agent de bord de s'exprimer en français, constitue le véritable manquement aux obligations imposées par la LLO.

114. La même conclusion s'impose en ce qui concerne le vol AC8622, bien que la situation soit légèrement différente. Dans ce cas-là, le pilote a omis de traduire une annonce faite en anglais.<sup>76</sup> Puisque le pilote était bilingue, ce manquement ne découle, comme dans les cas susmentionnés, d'un manquement lors de l'affectation du personnel.

115. De fait, la preuve retenue par la juge de première instance démontre qu'il existe un problème systémique chez Air Canada et Jazz, qui se traduit par une culture qui n'a pas le réflexe d'offrir les services dans les deux langues officielles de façon proactive :

Je conclus donc que, bien qu'Air Canada fasse des efforts pour satisfaire à ses obligations linguistiques, les problèmes persistent et Air Canada (et Jazz) n'a pas complètement développé le réflexe de mettre en œuvre, de façon proactive, tous les outils et les processus requis pour respecter ses obligations, pour mesurer sa performance réelle en matière de services en français et pour se fixer des objectifs d'amélioration. Ce constat, ajouté à la reconnaissance par Jazz quant aux difficultés qu'elle éprouve encore à respecter l'ensemble de ses obligations linguistiques, m'amène à conclure qu'il existe un problème de nature systémique au sein d'Air Canada. ... Je considère toutefois que nous sommes en présence de manquements qui ne peuvent être qualifiés d'isolés ou hors du contrôle d'Air Canada. En fait, Air Canada elle-même ne semble pas savoir à quelle fréquence elle manque à ses obligations.<sup>77</sup> (nous soulignons)

116. Ainsi, les incidents dont se sont plaints les Thibodeau « ne peuvent être qualifiés d'isolés » mais relèvent plutôt de ce problème systémique qui envahit les opérations d'Air Canada et de Jazz, à tel point que ces dernières ne sont même pas en mesure de déterminer la fréquence à laquelle la LLO est bafouée par son personnel. L'omission du pilote lors du vol AC8622 doit être vue dans ce contexte. Il n'est qu'un

---

<sup>75</sup> *Norton c. Via Rail Canada*, 2009 C.F. 704 (CanLII), au para. 76.

<sup>76</sup> *Thibodeau 2011*, *supra* note 2 au para. 153.

<sup>77</sup> *Ibid.*

épiphénomène d'un problème encore plus vaste, et qui se situe à l'extérieur de l'horizon temporel de la Convention.

*ii. L'ordonnance constitue une forme d'indemnisation qui n'est pas interdite par la Convention.*

117. Comme le démontre notre exposé aux paragraphes 90 à 100, les États parties à la Convention de Montréal ont adopté une approche ciblée. La Convention ne cherche qu'à régir certaines questions relevant du transport aérien commercial. Plusieurs aspects du rapport entre les passagers et le transporteur, tels que les questions d'assurance ou la responsabilité du passager, se trouvent à l'extérieur du champ d'application de la Convention.

118. Cette approche ciblée se reflète également dans le traitement accordé à la question de la compensation. Évidemment, la Convention cherche à régir certains aspects de la question. Toutefois, sa portée est sensiblement plus restreinte que ne le reconnaît le jugement de la Cour d'appel fédérale.

119. Tel que noté plus haut, la CJE a conclu que la Convention a pour objet, entre autres, la protection des intérêts des consommateurs. Sur cette base, elle a conclu que la Convention opère une distinction entre deux différents types de préjudice : les préjudices « standardisés » et les dommages « individualisés ». La cour a expliqué son raisonnement en se servant de l'exemple des retards :

Il importe de constater que tout retard dans le transport aérien des passagers, et en particulier s'il est important, peut causer sur un plan général deux types de préjudice. D'une part, un retard trop important va causer 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. D'autre part, les passagers sont susceptibles de subir des préjudices individuels, inhérents au motif de leur déplacement, dont la réparation exige une appréciation au cas par cas de l'ampleur des dommages causés et ne peut, en conséquence, que faire l'objet d'une indemnisation a posteriori et individualisée.<sup>78</sup>

120. Selon la cour, le principe de l'exclusivité de la Convention prévu à l'article 29 de la Convention ne s'applique qu'aux recours visant l'indemnisation du deuxième type de

---

<sup>78</sup> IATA, *supra* note 65 au para. 43.

préjudice. Ainsi, un règlement de l'Union européenne prévoyant un barème de forfaits d'indemnisation pour les retards était conforme au régime prévu par la Convention, car l'indemnisation était standardisée.

121. La CJE a suivi cette décision à plusieurs reprises. Dans l'affaire *Nelson*, décidée après que le jugement de la Cour d'appel fédérale a été rendu, la CJE a eu l'occasion d'expliquer davantage la nature de la différence entre les préjudices individuels et standardisés (toujours en ce qui concerne les retards). Elle a noté que la perte de temps que le règlement susmentionné cherche à compenser « n'est pas un dommage généré à la suite d'un retard, mais constitue un désagrément ... [subi] d'une manière identique par tous les passagers ». <sup>79</sup>

122. Bien que nous hésitions de qualifier ce qu'a subi M. et Mme Thibodeau de simple « désagrément », le mal qu'ils ont souffert en raison des manquements d'Air Canada ressemble davantage à cette deuxième catégorie de préjudice. Ce mal ne constitue pas un dommage individualisé qui a été « généré » par le manquement, mais consiste plutôt en la perte directe et immédiate de la jouissance d'un bien auquel tous les Canadiens et Canadiennes ont droit en parts égales, à savoir le respect de leurs droits linguistiques et la réalisation des objectifs de la LLO.

123. Ce constat est appuyé par le fait que la juge Bédard a qualifié la réparation en l'espèce d' « essentiellement symbolique ». Ce faisant, elle a reconnu que le manquement à un droit constitutionnel ou quasi-constitutionnel peut difficilement être « réparé » au même titre qu'un préjudice individuel.

124. La Cour d'appel fédérale a abordé la décision de la CJE dans l'affaire IATA dans son jugement en l'instance. Toutefois, la Cour a ignoré sa très grande importance sur le plan international. Elle a faussement qualifié ce jugement d'« isolé » et l'a écarté d'un revers de la main. <sup>80</sup>

125. Or, il est tout à fait erroné de qualifier cette décision « d'isolée ». La CJE est le tribunal de dernière instance pour toute l'Union européenne en ce qui a trait au droit

---

<sup>79</sup> *Nelson et autres*, C-581/10 & C-629/10, [2012] E.C.R. I-0000 aux para. 51-52 [*Nelson*]

<sup>80</sup> *Thibodeau 2011*, *supra* note 2 au para. 31.

européen. Elle s'exprime donc au nom des 28 États membres de l'EU, qui entre eux se partagent 30% de toute la circulation aérienne internationale.<sup>81</sup> Ses décisions sont donc d'une très grande pertinence lorsqu'il s'agit d'interpréter la Convention de Montréal.

126. En outre, la décision dans l'affaire *IATA* a été suivie et élaborée par la CJUE à plusieurs reprises.<sup>82</sup> La décision la plus récente à cet égard ne remonte qu'à Octobre 2012. Il s'agit donc d'une jurisprudence constante et non d'une décision « isolée ». De fait, la décision de la Cour d'appel de l'Angleterre et du Pays de Galles dans l'affaire *Stott*, sur laquelle s'appuie la juge Trudel, statue que l'arrêt *IATA* fait jurisprudence au Royaume-Uni.

127. Par ailleurs, la Cour d'appel fédérale semble avoir mal compris la teneur de cette décision. En statuant que le règlement était compatible avec la Convention de Montréal, la CJE a noté que « [l]e dispositif prévu audit article 6 se place ainsi simplement en amont de celui qui résulte de la convention de Montréal ». La Cour semble avoir interprété cet énoncé comme voulant dire que la CJUE était d'avis que le règlement échappait à l'horizon temporel prévu par la Convention. Or, il s'agit d'une erreur d'interprétation. Le terme « en amont » ne réfère pas à l'horizon temporel de la Convention, mais aux mécanismes de réparation prévus par celle-ci. Au paragraphe précédent, la CJE avait énoncé très clairement que le règlement visait à

réparer, d'une manière standardisée et immédiate, les préjudices que constituent les désagréments dus aux retards dans le transport aérien des passagers, sans que ceux-ci aient à supporter les inconvénients inhérents à la mise en œuvre d'actions en dommages-intérêts devant les juridictions.<sup>83</sup> (nous soulignons)

128. Le but était donc d'épargner aux passagers préjudiciés par un délai l'inconvénient d'une action en justice. La cour indique très clairement à plusieurs reprises que le champ d'application temporel du règlement correspond à celui-là même de la Convention.

129. De fait, le seul élément qui distingue le cas d'espèce de celui devant la CJE se trouve être le fait que le Parlement a élu de laisser la mise en œuvre du régime aux

---

<sup>81</sup> Commission Européenne, *Annual Analyses of the EU Air Transport Market 2010*, Sept 2011, aux pp. 157,176.

<sup>82</sup> Voir notamment les arrêts *Nelson*, *supra* note 79 et *Sturgeon et autres*, C-402/07 & C-432/07, [2012] E.C.R. I-0000 .

<sup>83</sup> *IATA*, *supra* note 65 au para. 45.

passagers. La Cour d'appel fédérale souligne elle-même au paragraphe 41 de son jugement que le Comité mixte permanent des langues officielles sur la prestation de services bilingues chez Air Canada du Parlement, dans son septième rapport, « avait recommandé au gouvernement l'adoption d'un système de sanctions et contraventions en cas d'inobservance de la LLO ». Or, « le gouvernement avait répliqué que la LLO accordait aux tribunaux 'le pouvoir d'octroyer des dommages-intérêts dans les situations appropriées' ». <sup>84</sup> Ceci indique l'octroi d'une réparation monétaire en vertu du paragraphe 77(4) de la LLO sert des objectifs à portée générale plutôt qu'individualisée.

130. Puisque les conventions internationales doivent être interprétés d'une façon uniforme, il incombe à cette Cour de rendre un jugement qui se conforme autant que possible aux décisions des instances étrangères, surtout lorsqu'il s'agit d'une décision de la plus haute instance dans 28 États parties. <sup>85</sup> Nous soumettons donc que cette Cour devrait tenir compte des enseignements de la CJE à cet égard et reconnaître que le principe de l'exclusivité de la Convention ne s'applique pas à l'ordonnance en l'espèce.

### **3. La LLO a préséance sur la LTA**

131. Même en présumant que la Convention de Montréal ait l'effet voulu par la Cour d'appel fédérale, c'est tout de même à tort que la Cour d'appel fédérale a infirmé l'ordonnance de la Juge Bédard en ce qui concerne les trois vols internationaux.

132. La Convention de Montréal n'a d'effet au Canada que par le truchement de la LTA. Or, la LTA est une loi fédérale ordinaire et doit être interprétée conformément au droit canadien.

133. La juge Bédard a conclu, à bon droit, que si l'on interprète la Convention de Montréal comme s'appliquant aux cas d'espèce il y aura conflit entre celle-ci et la LLO. Cette dernière accorde un vaste pouvoir discrétionnaire à la Cour fédérale d'ordonner toute réparation qui s'avère juste et raisonnable dans les circonstances. Il y aura des cas, comme le reconnaît la jurisprudence de cette Cour, où la violation d'un droit devra être

---

<sup>84</sup> *Thibodeau 2012*, supra note 4 au para. 41.

<sup>85</sup> *Connaught Laboratories Ltd. c. British Airways 2002* CanLII 4642 (ON SC), (2002) 61 O.R. (3d) 204 (C.S. Ont.) confirmé en appel par *Connaught Laboratories Ltd. c. British Airways 2005* CanLII 16576 (ON CA), (2005) 77 O.R. (3d) 34 (C.A.).

sanctionnée par l'octroi d'une réparation monétaire. Or, la Convention de Montréal aurait pour effet de rendre impossible, en tout cas relevant du transport aérien international, le plein exercice de cette discrétion.

134. Ceci entraînerait non seulement une réduction de l'étendue du pouvoir discrétionnaire conféré par le législateur, mais constituerait une atteinte directe aux droits linguistiques garantis par la LLO. C'est une évidence que toute limite imposée au pouvoir de réparation des tribunaux constitue une limite au droit sous-jacent.<sup>86</sup> L'application stricte de la Convention de Montréal aurait donc pour effet de retirer à une personne ce que lui accorde directement la LLO.

135. Dans son jugement, la juge Trudel a tenté d'esquiver ce problème en prétendant qu'il soit possible de « concilier » la LLO et la LTA.<sup>87</sup> Ainsi, elle a fait valoir que le principe de l'exclusivité de la Convention de Montréal constitue « l'un des facteurs dont le juge de première instance doit tenir compte dans la recherche d'une mesure réparatrice « juste et convenable » aux termes du paragraphe 77(4) de la LLO ». <sup>88</sup> Il serait donc possible d'éviter de conclure à l'existence d'un conflit entre les deux lois.

136. Or, de deux choses l'une : soit que la Convention n'est qu'un « facteur » parmi d'autres à soupeser dans l'exercice du pouvoir conféré par le paragraphe 77(4) de la LLO, dans quel cas la Cour fédérale n'est pas liée et conserve la discrétion d'accorder une réparation monétaire; soit que la Cour est liée par le principe de l'exclusivité de la Convention et se trouve donc empêchée d'octroyer des dommages-intérêts de façon absolue.

137. Si l'on retient la première hypothèse, la Cour d'appel fédérale a erré en cassant l'ordonnance de la juge Bédard de façon définitive. Au plus, elle aurait dû ordonner à cette dernière de prendre la décision à nouveau en tenant compte de ce nouveau « facteur ». En pratique, puisque la juge Bédard s'était déjà livrée à cet exercice au paragraphe 83 de son jugement, une telle ordonnance aurait été superflue, et la Cour d'appel fédérale aurait dû tout simplement rejeter le pourvoi d'Air Canada.

---

<sup>86</sup> *Doucet-Boudreau c. Nouvelle-Écosse (Ministre de l'Éducation)*, 2003 CSC 62, [2000] 3 R.C.S. 3. Voir dans le recueil de sources de l'appelant, Commissaire aux langues officielles du Canada à l'onglet 8.

<sup>87</sup> *Thibodeau 2012*, *supra* note 4 au para. 44.

<sup>88</sup> *Ibid*, au para.43.

138. Si l'on retient la deuxième hypothèse, il y a bel et bien conflit, car il devient impossible à la Cour fédérale de respecter les exigences des deux lois.

139. Cette Cour a résumé l'approche à suivre lorsqu'il s'agit de déterminer s'il existe un véritable conflit entre deux lois :

Le point de départ de toute analyse d'un conflit de lois est qu'il existe une présomption de cohérence législative, et une interprétation qui donne lieu à un conflit devrait être évitée dans la mesure du possible. Le critère à appliquer pour déterminer si un conflit est inévitable est clairement énoncé par le professeur Côté dans son traité d'interprétation des lois :

Selon la jurisprudence, deux lois ne sont pas en conflit du simple fait qu'elles s'appliquent à la même matière : il faut que l'application de l'une exclue, explicitement ou implicitement, celle de l'autre.<sup>89</sup>

140. Si l'on retient l'interprétation voulue par la Cour d'appel fédérale, selon laquelle la Convention de Montréal interdit tout recours en vertu de la LLO visant l'octroi d'une réparation monétaire pour sanctionner un manquement ayant eu lieu lors d'un vol international, il est impossible de conclure que la LLO et la LTA sont cohérentes. Le paragraphe 77(4) de cette première confère à la Cour fédérale le pouvoir discrétionnaire d'accorder une telle réparation, alors que la deuxième interdit son octroi de façon catégorique et absolue. L'application de l'article 29 de la Convention de Montréal a donc pour effet d'exclure la pleine application du paragraphe 77(4) de la LLO.

141. Cet empiètement est loin d'être anodin. Comme nous l'avons démontré plus haut, l'octroi d'une réparation monétaire sera parfois nécessaire afin d'assurer « une réparation complète, efficace et utile à l'égard des violations » de la LLO.<sup>90</sup> Le cas d'espèce en fait la preuve. La juge Bédard, ayant passé en revue la jurisprudence applicable de façon exhaustive et soupesé tous les faits et facteurs pertinents, a conclu que l'octroi d'une réparation monétaire était indiqué dans les circonstances.

142. Pour sa part, la Cour d'appel fédérale semble avoir accordé plus d'importance aux objectifs de la Convention de Montréal que ceux de la LLO. Elle était d'avis que « [t]oute « entorse » à l'article 29 de la Convention de Montréal, aussi « minime » soit-

---

<sup>89</sup> *Lévis (Ville) c. Fraternité des policiers de Lévis Inc.*, 2007 CSC 14, [2007] 1 R.C.S. 591, au para. 47.

<sup>90</sup> *Dunedin*, *supra* note 15 au para. 19.

elle, heurte les objectifs de celle-ci » et doit donc être évitée.<sup>91</sup> Les entorses au paragraphe 77(4) de la LLO, par contre, seraient moins inquiétantes. Pour excuser ces dernières, la Cour s'est appuyée sur le fait que « les dommages-intérêts ne constituent pas le seul mode de réparation possible en cas de violation d'un droit », et que la LLO offre plusieurs « voies » pour « ramener à l'ordre » les contrevenants.<sup>92</sup>

143. Avec égards pour les juges de la Cour d'appel fédérale, là n'est pas la question. Le législateur a conféré à la Cour fédérale un pouvoir de réparation tellement vaste qu'il soit « difficile de concevoir comment on pourrait donner au tribunal un pouvoir discrétionnaire plus large et plus absolu »<sup>93</sup>, non pas pour accommoder le champ d'application des autres lois fédérales, mais pour refléter l'importance fondamentale des droits en question et assurer qu'il leur soit donné pleinement effet par les tribunaux.

144. En d'autres mots, l'éventail des choix qui s'ouvre au tribunal saisi d'une requête en vertu de la LLO existe afin de permettre à ce dernier tailler une réparation convenable à chaque cas d'espèce en tenant compte de ses particularités. La capacité du tribunal à cet égard serait éviscérée si l'on retenait l'hypothèse de la Cour d'appel fédérale et que l'on permettait une telle application cumulative des lois.

145. D'ailleurs, c'est bien pourquoi cette Cour a élu de reconnaître qu'il existe une catégorie spéciale de lois qui revêtent un statut quasi-constitutionnel et doivent donc primer sur les autres lois ordinaires en l'absence d'une dérogation expresse :

L'abrogation de telles lois exige une «déclaration législative claire», pour reprendre l'expression utilisée par le juge McIntyre dans l'arrêt *Winnipeg School Division* ...

Une loi sur les droits de la personne est de nature spéciale et énonce une politique générale applicable à des questions d'intérêt général... [S]eule une déclaration législative claire peut permettre de la modifier, de la réviser ou de l'abroger, ou encore de créer des exceptions à ses dispositions. Adopter et appliquer une théorie quelconque d'abrogation implicite d'une loi de ce genre au moyen d'un texte législatif ultérieur équivaldrait à la dépouiller de sa nature spéciale et à protéger fort inadéquatement les droits qu'elle proclame.<sup>94</sup>

<sup>91</sup> *Thibodeau 2012*, *supra* note 4 au para. 45.

<sup>92</sup> *Ibid*, aux para. 46-47.

<sup>93</sup> *Mills c. La Reine*, [1986] 1 R.C.S. 863 au para. 278. Voir l'onglet 19 du recueil de sources de l'appelant, Commissaire aux langues officielles du Canada.

<sup>94</sup> *Mercurie*, *supra* note 1 aux pp. 267-68.

C'est également pourquoi le législateur a doté la LLO d'une disposition, le paragraphe 82(1), qui confère expressément un effet supra-législatif aux Parties I à V de cette loi.

146. Il est vrai que le paragraphe 77(4) de la LLO se trouve à la Partie X. Il n'est donc pas directement touché par l'effet du paragraphe 82(1). Toutefois, vu que son objectif premier est d'assurer une réparation complète, efficace et utile à l'égard des violations de la LLO, tant la logique que le bon sens exigent que l'effet supra-législatif des Parties I à V de cette loi s'étende au pouvoir de la Cour fédérale d'accorder une réparation juste et convenable en cas de leur violation.

147. Quoi qu'il en soit, le statut quasi-constitutionnel de la LLO s'étend à toutes ses dispositions. La Cour fédérale a déjà reconnu que les dispositions de la Partie X bénéficient de la même présomption que les autres parties de la LLO en ce qui concerne la préséance sur les autres lois fédérales.<sup>95</sup>

148. Il s'ensuit que, comme l'a bien démontré la juge Bédard, et comme l'a admis implicitement la Cour d'appel fédérale, en cas de conflit ce sont bien les exigences de la LLO qui doivent avoir préséance sur celles de la LTA.

149. Dans ce contexte, il est utile de souligner encore une fois que la Convention de Montréal s'applique, de par son article 2, aux États et autres personnes morales de droit public. Ainsi, la LTA s'appliquera au gouvernement fédéral lorsque celui-ci s'adonne au transport aérien sur une base contractuelle. Or, si l'on retient l'interprétation proposée par la Cour d'appel fédérale, un tribunal saisi d'une demande de réparation fondée sur la Charte serait interdit d'accorder une réparation monétaire, peu importe la gravité de l'atteinte aux droits en question.

150. Puisqu'il est interdit au Parlement ainsi qu'aux tribunaux de placer quelque limite que ce soit sur le pouvoir réparateur prévu au paragraphe 24(1) de la Charte, l'interprétation retenue par la Cour d'appel fédérale aura pour effet de rendre la LTA incompatible avec la Constitution. Une telle interprétation devrait donc être évitée, surtout étant donné qu'il y a d'autres interprétations raisonnables et conformes avec l'intention du Parlement et des États parties à la Convention.

---

<sup>95</sup> *Thibodeau I*, *supra* note 34 aux para. 81-83.

#### **PARTIE IV : DÉPENS**

151. Les appelants demandent respectueusement à cette honorable Cour que les dépens leurs soient accordés en tout état de cause, conformément au paragraphe 81(2) de la LLO.

#### **PARTIE V : ORDONNANCES DEMANDÉES**

152. Les appelants demandent respectueusement à cette honorable Cour :

D'ACCORDER le présent pourvoi; et

DE RÉTABLIR la décision de la Cour fédérale en ce qui concerne les dommages-intérêts.

## PARTIE VI : TABLE DES SOURCES

<b>Jurisprudence</b>	<b>Paragraphes</b>
<i>Air Canada c. Thibodeau</i> , 2012 CAF 246 (CanLII).	17, 18, 107, 129, 135, 142, 143
<i>Arsenault-Cameron c. Île-du-Prince-Édouard</i> , 200 CSC 1, [2000] 1 R.C.S. 3	71
<i>Canada (Commissaire aux langues officielles) c Air Canada</i> , 1997 CarswellNat3822, 77 ACWS (3d).	57
<i>Canada (Procureur général) c. TeleZone Inc.</i> , 2010 CSC 62, [2010] 3 R.C.S. 585.	60, 63, 106
<i>Canada (Procureur général) c. Viola</i> , [1991] 1 C.F.373.	33
<i>Connaught Laboratories Ltd. c. British Airways</i> 2002 CanLII 4642 (ON SC), (2002) 61 O.R. (3d) 204 (C.S. Ont.).	130
<i>Connaught Laboratories Ltd. c. British Airways</i> 2005 CanLII 16576 (ON CA), (2005) 77 O.R. (3d) 34 (C.A.).	130
<i>DesRochers c. Canada (Industrie)</i> , 2009 CSC 8, [2009] 1 R.C.S.	73
<i>Doucet-Boudreau c. Nouvelle-Écosse (Ministre de l'Éducation)</i> , 2003 CSC 62.	37, 71, 134
<i>El Al Israel Airlines, Ltd., Petitioner v Tsui YuanTseng</i> (1999), 525 US 155, 119 S Ct 662.	97
<i>Forum des maires de la Péninsule acadienne c. Canada (Agence d'inspection des aliments) (C.A.F.)</i> , [2004] 4 R.C.F. 276.	37, 38
<i>Grein v Imperial Airways Ltd</i> [1937] 1 K.B 50.	88
<i>Housen c. Nikolaisen</i> , [2002] 2 R.C.S. 235, 2002 CSC 33.	20,
<i>King c. American Airlines</i> , 284 F. 3d 352 (2 <sup>nd</sup> Cir. 2002).	107, 108
<i>Lavigne c. Canada (Commissariat aux langues officielles)</i> , [2002] 2 R.C.S. 773, 2002 CSC 53.	52
<i>Lavigne c. Canada (Développement des Ressources Humaines)</i> , 1998 CanLII 7820 (CAF).	37, 43

<i>Lavigne c. Canada (Ministère des ressources humaines)</i> 122 F.T.R. 131, [1997] 1 F.C. 305.	37, 43
<i>Lavigne c Société canadienne des postes</i> , 2009 CF 756 (CanLII), 2009 CF 756.	57
<i>Lévis (Ville) c. Fraternité des policiers de Lévis Inc.</i> , 2007 CSC 14, [2007] 1 R.C.S. 591.	139
<i>Mahe c. Alberta</i> , [1990] 1 R.C.S. 342.	71
<i>Mills c. La Reine</i> , [1986] 1 R.C.S. 863.	34, 37
<i>Nelson et autres</i> , C-581/10 & C-629/10, [2012] E.C.R. I-0000.	121, 126
<i>Norton c. Via Rail Canada</i> , 2009 C.F 704 (CanLII).	113
<i>R. c. 974649 Ontario Inc.</i> , 2001 CSC 81, [2001] 3 R.C.S 575.	34, 35, 37, 39, 40, 141
<i>R. c. Beaulac</i> , [1999] 1 R.C.S 768.	33, 71
<i>R. c. Mercure</i> , [1988] 1 R.C.S 234.	2, 25, 29, 30, 32, 145
<i>Renvoi relatif à la sécession du Québec</i> , [1998] 2 R.C.S. 217.	31
<i>Sidhu v. British Airways</i> , [1997] 1 All E.R. 193.	93, 95
<i>Stott v. Thomas Cook Operators</i> , [2012] EWCA Civ 66	98, 107, 108
<i>Sturgeon et autres</i> , C-402/07 & C-432/07, [2012] E.C.R. I-0000.	126
<i>Thibodeau c. Air Canada (C.F.)</i> , 2005 CF 1156.	56, 147
<i>Thibodeau c. Air Canada</i> , 2011 CF 876 (CanLII).	49, 95, 124
<i>The Queen à la demande de : International Air Transport Association et al. v. Department of Transport</i> , C-344/04, [2006] E.C.R I-443.	99, 119, 127
<i>Thibodeau c. Air Canada (C.F.)</i> , 2005 CF 1156.	56
<i>Thibodeau c. Air Canada</i> , 2011 C.F 876 (CanLII).	7, 9, 76, 112, 114, 115

*Vancouver (Ville) c. Ward*, 2010 CSC 27, [2010] 2 R.C.S. 28. 41, 46, 47,  
65, 66, 67, 69,  
74, 108

*Yugraneft Corp. c. Rexx Management Corp.*, 2010 CSC 19, [2010] 1 R.C.S. 649. 86

### **Doctrine**

### **Paragraphes**

Bin Cheng, *The law of international air transport*, New York, Stevens & Sons, 1962. 87

Elmar Maria Giumulla, *Montreal Convention*, feuilles mobiles (consultées le 22 août 2013), Kluwer Law International, 2006. 90

Fountain Court Chambers, Trevor Philipson and al., *Carriage by air*, feuilles mobiles (consultées le 22 août 2013), London (UK), Butterworths, 2000 87

Gina Donoso, « *Inter-American Court of Human Rights' reparation judgments. Strengths and challenges for a comprehensive approach* » (2009) 49 *Revista IIDH* 68. 104

John David McClean and al, *Shawcross and Beaumont on air law*, feuilles mobiles (consultées le 22 août 2013), 4<sup>th</sup> ed, London (UK), Butterworth, 1991. 90

Marc C. Power, David P. Taylor, « *Public Law Damages in the Language Rights Context : A Preliminary Evaluation of the Implications of Vancouver (City) v. Ward* » (2012), 21 *Educ. & L.J.* 229. 75, 77

### **Législation et Documentation Internationale**

### **Paragraphes**

Chambre des communes du Canada, *Projet de Loi C-72*, deuxième session 36

Commission Européenne, *Annual Analyses of the EU Air Transport Market 2010*, Sept 2011. 125

*Convention de Vienne sur le droit des traités*, 23 mai 1969, R.T. Can. 1980 n° 37, entrée en vigueur le 27 janvier 1980. 86

*Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada*, L.R.C (1985), ch. 35 (4<sup>e</sup> suppl.). 49

*Loi sur les langues officielles*, L.R.C (1985), c. 31 (4<sup>e</sup> suppl.). 33, 52, 53, 58



## PARTIE VII : EXTRAITS DES LOIS ET RÈGLEMENTS

<u>Titre</u>	<u>Référence</u>	<u>Onglet</u>
<i>Convention de Vienne sur le droit des traités</i> , 23 mai 1969, R.T. Can. 1980 n° 37, entrée en vigueur le 27 janvier 1980.	A.31(1)	A
<i>Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada</i> , L.R.C (1985), ch. 35 (4 <sup>e</sup> suppl.).	A.10	B
<i>Loi sur les langues officielles</i> , L.R.C (1985), c. 31 (4 <sup>e</sup> suppl.).	A.56, 58, 63, 77, 78,79,82	C
<i>Loi sur la responsabilité civile de l'État et le contentieux administratif</i> , LRC 1985, c C-50.	A.3	D
<i>Loi sur le transport aérien</i> , L.C.R. (1985), ch. C-26.	A.1, 2, 6, 17, 18, 19, ,33 ,34,35	E

para 31(i)

**Convention de Vienne sur le droit des traités**  
1969

Faite à Vienne le 23 mai 1969. Entrée en vigueur le 27 janvier 1980.  
Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1155, p. 331



Copyright © Nations Unies  
2005

## Traités

### Article 29

#### APPLICATION TERRITORIALE DES TRAITÉS

A 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 30

#### APPLICATION DE TRAITÉS SUCCESSIFS PORTANT SUR LA MÊME MATIÈRE

1. Sous réserve des dispositions de l'Article 103 de la Charte des Nations Unies, les droits et obligations des Etats parties à des traités successifs portant sur la même matière sont déterminés conformément aux paragraphes suivants.

2. Lorsqu'un traité précise qu'il est subordonné à un traité antérieur ou postérieur ou qu'il ne doit pas être considéré comme incompatible avec cet autre traité, les dispositions de celui-ci l'emportent.

3. Lorsque toutes les parties au traité antérieur sont également parties au traité postérieur, sans que le traité antérieur ait pris fin ou que son application ait été suspendue en vertu de l'article 59, le traité antérieur ne s'applique que dans la mesure où ses dispositions sont compatibles avec celles du traité postérieur.

4. Lorsque les parties au traité antérieur ne sont pas toutes parties au traité postérieur :

a) Dans les relations entre les Etats parties aux deux traités, la règle applicable est celle qui est énoncée au paragraphe 3;

b) Dans les relations entre un Etat partie aux deux traités et un Etat partie à l'un de ces traités seulement, le traité auquel les deux Etats sont parties régit leurs droits et obligations réciproques.

5. Le paragraphe 4 s'applique sans préjudice de l'article 41, de toute question d'extinction ou de suspension de l'application d'un traité aux termes de l'article 60, ou de toute question de responsabilité qui peut naître pour un Etat de la conclusion ou de l'application d'un traité dont les dispositions sont incompatibles avec les obligations qui lui incombent à l'égard d'un autre Etat en vertu d'un autre traité.

### SECTION 3. INTERPRÉTATION DES TRAITÉS

### 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.



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<sup>e</sup> suppl.)

NOTE

[1988, c. 44, assented to 18th August, 1988]

NOTE

[1988, ch. 44, sanctionné le 18 août 1988]

Current to August 12, 2013

À jour au 12 août 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>

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<sup>e</sup> 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 — 12 août 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;	
Control	(4) For the purposes of subsection (3), a body corporate is controlled by another body corporate if  (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  (b) the votes attached to those securities are sufficient, if exercised, to elect a majority of the directors of the body corporate.	b) elle est la filiale d'une filiale de la Société.  (4) Pour l'application du paragraphe (3), une personne morale est contrôlée par une autre personne morale si :  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) les votes que comportent ces valeurs mobilières sont suffisants, en supposant leur exercice, pour élire une majorité des administrateurs de la personne morale.	Contrôle
Application of subsection (2)	(5) Subsection (2) applies  (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  (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.  * [Note: Subsection 10(2) in force July 5, 2000, see SI/2000-59.]	(5) Le paragraphe (2) s'applique :  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) 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: Paragraphe 10(2) en vigueur le 5 juillet 2000, voir TR/2000-59.]	Application
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

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.

Régional Itée 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.

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*.

(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*

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.

(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

Definitions

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

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

Définitions

“air service”  
« service aérien »

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

« 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”

“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.

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

« expéditeur »  
“shipper”

“incidental services”  
« services connexes »

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

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

« service aérien »  
“air service”

- (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.

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

- 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-

« services connexes »  
“incidental services”

"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;	« trajet » "route"
"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.	
Deemed approval	<b>10.1 (1)</b> 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.	L.R. (1985), ch. 35 (4 <sup>e</sup> suppl.), art. 10; 2000, ch. 15, art. 18.	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.	<b>10.1 (1)</b> 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 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.	(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.	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-	(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.	Cessation d'effet des engagements
(4) Le gouverneur en conseil peut, par décret, déclarer que la société 853350 Alberta Ltd. et Air Canada ne sont pas assujetties aux			



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<sup>e</sup> suppl.)

NOTE

[1988, c. 38, assented to 28th July, 1988]

NOTE

[1988, ch. 38, sanctionné le 28 juillet 1988]

Current to August 12, 2013

À jour au 12 août 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>

Public Service  
Superannuation  
Act

**53.** The Commissioner and the officers and employees of the office of the Commissioner appointed under section 51 shall be deemed to be persons employed in the public service for the purposes of the *Public Service Superannuation Act*.

R.S., 1985, c. 31 (4th Supp.), s. 53; 2003, c. 22, s. 225(E).

**53.** Le commissaire et le personnel régulier du commissariat sont réputés appartenir à la fonction publique pour l'application de la *Loi sur la pension de la fonction publique*.

L.R. (1985), ch. 31 (4<sup>e</sup> suppl.), art. 53; 2003, ch. 22, art. 225(A).

Assimilation à  
fonctionnaire

Order exempting  
Commissioner  
from directives

**54.** The Governor in Council, on the recommendation of the Treasury Board, may by order exempt the Commissioner from any directives of the Treasury Board or the Governor in Council made under the *Financial Administration Act* that apply to deputy heads or other administrative heads in relation to the administration of federal institutions.

**54.** Sur recommandation du Conseil du Trésor, le gouverneur en conseil peut, par décret, soustraire le commissaire à l'exécution d'instructions — données par le Conseil du Trésor ou lui-même en application de la *Loi sur la gestion des finances publiques* — concernant la gestion des institutions fédérales par leurs administrateurs généraux ou autres responsables administratifs.

Autonomie  
financière

DUTIES AND FUNCTIONS OF COMMISSIONER

MANDAT DU COMMISSAIRE

Duties and  
functions

**55.** The Commissioner shall carry out such duties and functions as are assigned to the Commissioner by this Act or any other Act of Parliament, and may carry out or engage in such other related assignments or activities as may be authorized by the Governor in Council.

**55.** Le commissaire exerce les attributions que lui confèrent la présente loi et toute autre loi fédérale; il peut en outre se livrer à toute activité connexe autorisée par le gouverneur en conseil.

Fonctions du  
commissaire

Duty of  
Commissioner  
under Act

**56.** (1) It is the duty of the Commissioner to take all actions and measures within the authority of the Commissioner with a view to ensuring recognition of the status of each of the official languages and compliance with the spirit and intent of this Act in the administration of the affairs of federal institutions, including any of their activities relating to the advancement of English and French in Canadian society.

**56.** (1) Il incombe au commissaire de prendre, dans le cadre de sa compétence, toutes les mesures visant à assurer la reconnaissance du statut de chacune des langues officielles et à faire respecter l'esprit de la présente loi et l'intention du législateur en ce qui touche l'administration des affaires des institutions fédérales, et notamment la promotion du français et de l'anglais dans la société canadienne.

Mission

Idem

(2) It is the duty of the Commissioner, for the purpose set out in subsection (1), to conduct and carry out investigations either on his own initiative or pursuant to any complaint made to the Commissioner and to report and make recommendations with respect thereto as provided in this Act.

(2) Pour s'acquitter de cette mission, le commissaire procède à des enquêtes, soit de sa propre initiative, soit à la suite des plaintes qu'il reçoit, et présente ses rapports et recommandations conformément à la présente loi.

Enquêtes

Review of  
regulations and  
directives

**57.** The Commissioner may initiate a review of

(a) any regulations or directives made under this Act, and

(b) any other regulations or directives that affect or may affect the status or use of the official languages,

**57.** Le commissaire peut d'office examiner les règlements ou instructions d'application de la présente loi ainsi que tout autre règlement ou instruction visant ou susceptible de viser le statut ou l'emploi des langues officielles et établir à cet égard un rapport circonstancié au titre des articles 66 ou 67.

Examen des  
règlements et  
instructions

and may refer to and comment on any findings on the review in a report made to Parliament pursuant to section 66 or 67.

INVESTIGATIONS

PLAINTES ET ENQUÊTES

Investigation of complaints

58. (1) Subject to this Act, the Commissioner shall investigate any complaint made to the Commissioner arising from any act or omission to the effect that, in any particular instance or case,

58. (1) Sous réserve des autres dispositions de la présente loi, le commissaire instruit toute plainte reçue — sur un acte ou une omission — et faisant état, dans l'administration d'une institution fédérale, d'un cas précis de non-reconnaissance du statut d'une langue officielle, de manquement à une loi ou un règlement fédéraux sur le statut ou l'usage des deux langues officielles ou encore à l'esprit de la présente loi et à l'intention du législateur.

Plaintes

- (a) the status of an official language was not or is not being recognized,
- (b) any provision of any Act of Parliament or regulation relating to the status or use of the official languages was not or is not being complied with, or
- (c) the spirit and intent of this Act was not or is not being complied with

in the administration of the affairs of any federal institution.

Who may make complaint

(2) A complaint may be made to the Commissioner by any person or group of persons, whether or not they speak, or represent a group speaking, the official language the status or use of which is at issue.

(2) Tout individu ou groupe a le droit de porter plainte devant le commissaire, indépendamment de la langue officielle parlée par le ou les plaignants.

Dépôt d'une plainte

Discontinuance of investigation

(3) If in the course of investigating any complaint it appears to the Commissioner that, having regard to all the circumstances of the case, any further investigation is unnecessary, the Commissioner may refuse to investigate the matter further.

(3) Le commissaire peut, à son appréciation, interrompre toute enquête qu'il estime, compte tenu des circonstances, inutile de poursuivre.

Interruption de l'instruction

Right of Commissioner to refuse or cease investigation

(4) The Commissioner may refuse to investigate or cease to investigate any complaint if in the opinion of the Commissioner

(4) Le commissaire peut, à son appréciation, refuser ou cesser d'instruire une plainte dans l'un ou l'autre des cas suivants :

Refus d'instruire

- (a) the subject-matter of the complaint is trivial;
- (b) the complaint is frivolous or vexatious or is not made in good faith; or
- (c) the subject-matter of the complaint does not involve a contravention or failure to comply with the spirit and intent of this Act, or does not for any other reason come within the authority of the Commissioner under this Act.

- a) elle est sans importance;
- b) elle est futile ou vexatoire ou n'est pas faite de bonne foi;
- c) son objet ne constitue pas une contravention à la présente loi ou une violation de son esprit et de l'intention du législateur ou, pour toute autre raison, ne relève pas de la compétence du commissaire.

Complainant to be notified

(5) Where the Commissioner decides to refuse to investigate or cease to investigate any complaint, the Commissioner shall inform the

(5) En cas de refus d'ouvrir une enquête ou de la poursuivre, le commissaire donne au plaignant un avis motivé.

Avis au plaignant

(b) to administer oaths;

(c) to receive and accept such evidence and other information, whether on oath or by affidavit or otherwise, as in his discretion the Commissioner sees fit, whether or not the evidence or information is or would be admissible in a court of law; and

(d) subject to such limitation as may in the interests of defence or security be prescribed by regulation of the Governor in Council, to enter any premises occupied by any federal institution and carry out therein such inquiries within his authority under this Act as the Commissioner sees fit.

(2) Where the Commissioner believes on reasonable grounds that

(a) an individual has been threatened, intimidated or made the object of discrimination because that individual has made a complaint under this Act or has given evidence or assisted in any way in respect of an investigation under this Act, or proposes to do so, or

(b) the Commissioner, or any person acting on behalf or under the direction of the Commissioner, has been obstructed in the performance of the Commissioner's duties or functions under this Act,

the Commissioner may report that belief and the grounds therefor to the President of the Treasury Board and the deputy head or other administrative head of any institution concerned.

**63.** (1) If, after carrying out an investigation under this Act, the Commissioner is of the opinion that

(a) the act or omission that was the subject of the investigation should be referred to any federal institution concerned for consideration and action if necessary,

(b) any Act or regulations thereunder, or any directive of the Governor in Council or the Treasury Board, should be reconsidered or any practice that leads or is likely to lead to a contravention of this Act should be altered or discontinued, or

(c) any other action should be taken,

the Commissioner shall report that opinion and the reasons therefor to the President of the

b) de faire prêter serment;

c) de recevoir et d'accepter, notamment par voie de déposition ou d'affidavit, les éléments de preuve et autres renseignements qu'il juge indiqués, indépendamment de leur admissibilité devant les tribunaux;

d) sous réserve des restrictions que peut prescrire, par règlement, le gouverneur en conseil pour des raisons de défense ou de sécurité, de pénétrer dans les locaux d'une institution fédérale et d'y procéder, dans le cadre de la compétence que lui confère la présente loi, aux enquêtes qu'il juge à propos.

(2) Le commissaire peut transmettre un rapport motivé au président du Conseil du Trésor ainsi qu'à l'administrateur général ou à tout autre responsable administratif de l'institution fédérale concernée lorsqu'il estime, pour des motifs raisonnables :

a) qu'une personne a fait l'objet de menaces, d'intimidation ou de discrimination parce qu'elle a déposé une plainte, a témoigné ou participé à une enquête tenue sous le régime de la présente loi, ou se propose de le faire;

b) que son action, ou celle d'une personne agissant en son nom dans l'exercice des attributions du commissaire, a été entravée.

**63.** (1) Au terme de l'enquête, le commissaire transmet un rapport motivé au président du Conseil du Trésor ainsi qu'à l'administrateur général ou à tout autre responsable administratif de l'institution fédérale concernée, s'il est d'avis :

a) soit que le cas en question doit être renvoyé à celle-ci pour examen et suite à donner si nécessaire;

b) soit que des lois ou règlements ou des instructions du gouverneur en conseil ou du Conseil du Trésor devraient être reconsidérés, ou encore qu'un usage aboutissant à la violation de la présente loi ou risquant d'y aboutir devrait être modifié ou abandonné;

Threats,  
intimidation,  
discrimination  
or obstruction to  
be reported

Menaces,  
intimidation,  
discrimination  
ou entrave

Conclusion of  
investigation

Clôture de  
l'enquête

Treasury Board and the deputy head or other administrative head of any institution concerned.

c) soit que d'autres mesures devraient être prises.

Other policies to be taken into account

(2) In making a report under subsection (1) that relates to any federal institution, the Commissioner shall have regard to any policies that apply to that institution that are set out in any Act of Parliament or regulation thereunder or in any directive of the Governor in Council or the Treasury Board.

(2) En établissant son rapport, le commissaire tient compte des principes applicables à l'institution fédérale concernée aux termes d'une loi ou d'un règlement fédéraux ou d'instructions émanant du gouverneur en conseil ou du Conseil du Trésor.

Facteurs additionnels

Recommendations

(3) The Commissioner may

(a) in a report under subsection (1) make such recommendations as he thinks fit; and

(b) request the deputy head or other administrative head of the federal institution concerned to notify the Commissioner within a specified time of the action, if any, that the institution proposes to take to give effect to those recommendations.

(3) Le commissaire peut faire les recommandations qu'il juge indiquées dans son rapport; il peut également demander aux administrateurs généraux ou aux autres responsables administratifs de l'institution fédérale concernée de lui faire savoir, dans le délai qu'il fixe, les mesures envisagées pour donner suite à ses recommandations.

Recommandations

Where investigation carried out pursuant to complaint

64. (1) Where the Commissioner carries out an investigation pursuant to a complaint, the Commissioner shall inform the complainant and any individual by whom or on behalf of whom, or the deputy head or other administrative head of any federal institution by which or on behalf of which, an answer relating to the complaint has been made pursuant to subsection 60(2), in such manner and at such time as the Commissioner thinks proper, of the results of the investigation.

64. (1) Au terme de l'enquête, le commissaire communique, dans le délai et de la manière qu'il juge indiqués, ses conclusions au plaignant ainsi qu'aux particuliers ou institutions fédérales qui ont exercé le droit de réponse prévu au paragraphe 60(2).

Information des intéressés

Where recommendations made

(2) Where recommendations have been made by the Commissioner under subsection 63(3) but adequate and appropriate action has not, in the opinion of the Commissioner, been taken thereon within a reasonable time after the recommendations are made, the Commissioner may inform the complainant of those recommendations and make such comments thereon as he thinks proper, and shall provide a copy of the recommendations and comments to any individual, deputy head or administrative head whom the Commissioner is required under subsection (1) to inform of the results of the investigation.

(2) Il peut, quand aux termes du paragraphe 63(3) il a fait des recommandations auxquelles, à son avis, il n'a pas été donné suite dans un délai raisonnable par des mesures appropriées, en informer le plaignant et faire à leur sujet les commentaires qu'il juge à propos; le cas échéant, il fait parvenir le texte de ses recommandations et commentaires aux personnes visées au paragraphe (1).

Suivi

Report to Governor in Council where appropriate action not taken

65. (1) If, within a reasonable time after a report containing recommendations under subsection 63(3) is made, adequate and appropriate action has not, in the opinion of the Commissioner, been taken thereon, the Commissioner, in his discretion and after considering any reply

65. (1) Dans la situation décrite au paragraphe 63(3), le commissaire peut en outre, à son appréciation et après examen des réponses faites par l'institution fédérale concernée ou en son nom, transmettre au gouverneur en conseil

Rapport au gouverneur en conseil

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>	Divulgence
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		PARTIE X	
COURT REMEDY		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<sup>e</sup> 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

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.

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.

Limitation period

(2) An application may be made under subsection (1) within sixty days after

(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).

Délai

(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.

(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.

Autre délai

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.

(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.

Ordonnance

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.

(5) Le présent article ne porte atteinte à aucun autre droit d'action.

Précision

1985, c. 31 (4th Supp.), s. 77; 2005, c. 41, s. 2.

1985, ch. 31 (4<sup>e</sup> suppl.), art. 77; 2005, ch. 41, art. 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

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;

Exercice de recours par le commissaire

	(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 <sup>e</sup> 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

PARTIE XI  
DISPOSITIONS GÉNÉRALES

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	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
-------------------------	--	--	------------------------------

	(e) Part V (Language of Work).	e) partie V (Langue de travail).	
Canadian Human Rights Act 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	<b>83.</b> (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.	<b>83.</b> (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	<b>84.</b> 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.	<b>84.</b> 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	<b>85.</b> (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.	<b>85.</b> (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	<b>86.</b> (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.	<b>86.</b> (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

# Crown Liability and Proceedings Act

# Loi sur la responsabilité civile de l'État et le contentieux administratif

R.S.C., 1985, c. C-50

L.R.C. (1985), ch. C-50

Current to August 12, 2013

À jour au 12 août 2013

Last amended on June 7, 2013

Dernière modification le 7 juin 2013

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>

PART I  
LIABILITY

LIABILITY AND CIVIL SALVAGE

Liability

3. The Crown is liable for the damages for which, if it were a person, it would be liable

- (a) in the Province of Quebec, in respect of
- (i) the damage caused by the fault of a servant of the Crown, or
  - (ii) the damage resulting from the act of a thing in the custody of or owned by the Crown or by the fault of the Crown as custodian or owner; and
- (b) in any other province, in respect of
- (i) a tort committed by a servant of the Crown, or
  - (ii) a breach of duty attaching to the ownership, occupation, possession or control of property.

R.S., 1985, c. C-50, s. 3; 2001, c. 4, s. 36.

Motor vehicles

4. The Crown is liable for the damage sustained by anyone by reason of a motor vehicle, owned by the Crown, on a highway, for which the Crown would be liable if it were a person.

R.S., 1985, c. C-50, s. 4; 2001, c. 4, s. 37.

Civil salvage

5. (1) Subject to subsection (2), the law relating to civil salvage, whether of life or property, applies in relation to salvage services rendered in assisting any Crown ship or aircraft, or in saving life from a Crown ship or aircraft, or in saving any cargo or apparel belonging to the Crown, in the same manner as if the ship, aircraft, cargo or apparel belonged to a private person.

Claims in Federal Court

(2) All claims against the Crown under subsection (1) shall be heard and determined by a judge of the Federal Court.

R.S., 1985, c. C-50, s. 5; 2001, c. 4, s. 38, c. 26, s. 296.

6. [Repealed, 2001, c. 6, s. 113]

Limitation period for salvage proceedings

7. (1) Section 145 of the *Canada Shipping Act, 2001* applies in respect of salvage services rendered to Crown ships or aircraft as it applies in respect of salvage services rendered to other ships or aircraft.

PARTIE I  
RESPONSABILITÉ CIVILE

RESPONSABILITÉ ET SAUVETAGES CIVILS

Responsabilité

3. En matière de responsabilité, l'État est assimilé à une personne pour :

- a) dans la province de Québec :
- (i) le dommage causé par la faute de ses préposés,
  - (ii) le dommage causé par le fait des biens qu'il a sous sa garde ou dont il est propriétaire ou par sa faute à l'un ou l'autre de ces titres;
- b) dans les autres provinces :
- (i) les délits civils commis par ses préposés,
  - (ii) les manquements aux obligations liées à la propriété, à l'occupation, à la possession ou à la garde de biens.

L.R. (1985), ch. C-50, art. 3; 2001, ch. 4, art. 36.

Véhicules automobiles

4. L'État est également assimilé à une personne pour ce qui est de sa responsabilité à l'égard du dommage que cause à autrui, sur une voie publique, un véhicule automobile lui appartenant.

L.R. (1985), ch. C-50, art. 4; 2001, ch. 4, art. 37.

Sauvetage civil

5. (1) Sous réserve du paragraphe (2), le droit régissant le sauvetage civil de personnes ou de biens s'applique aux services de sauvetage effectués pour prêter assistance à des navires ou aéronefs de l'État, ou aux personnes se trouvant à leur bord, ou pour sauver les cargaisons ou les accessoires de ces navires ou aéronefs, l'État étant assimilé à un particulier.

Juridiction compétente

(2) Les réclamations exercées contre l'État au titre du paragraphe (1) sont présentées à un juge de la Cour fédérale pour instruction et décision.

L.R. (1985), ch. C-50, art. 5; 2001, ch. 4, art. 38, ch. 26, art. 296.

6. [Abrogé, 2001, ch. 6, art. 113]

Prescription en matière de sauvetage

7. (1) L'article 145 de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* s'applique à tous les services de sauvetage, qu'ils aient été rendus aux navires ou aéronefs de l'État ou à d'autres.



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 August 12, 2013

À jour au 12 août 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 — August 12, 2013*

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

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.*

[Note: The paragraphs of the Convention shown in italics were deleted and replaced (except in the case of paragraph (2) of Article 20) by the Protocol set out in Schedule III, *infra*.]

ARTICLE 2

(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) *This Convention does not apply to carriage performed under the terms of any international postal Convention.*

CHAPTER II  
DOCUMENTS OF CARRIAGE

SECTION 1. — PASSENGER TICKET

Article 3

(1) *For the carriage of passengers the carrier must deliver a passenger ticket which shall contain the following particulars:*

- (a) *the place and date of issue;*
- (b) *the place of departure and of destination;*
- (c) *the agreed stopping places, provided that the carrier may reserve the right to alter the stopping places in case of necessity, and that if he exercises that right, the alteration shall not have the effect of depriving the carriage of its international character;*
- (d) *the name and address of the carrier or carriers;*
- (e) *a statement that the carriage is subject to the rules relating to liability established by this Convention.*

(2) *The absence, irregularity or loss of the passenger ticket does not affect the existence or the validity of the contract of carriage, which shall none the less be subject to the rules of this Convention. Nevertheless, if the carrier accepts a passenger without a passenger ticket having been delivered he shall not be entitled to avail himself of those provisions of this Convention which exclude or limit his liability.*

SECTION 2. — BAGGAGE CHECK

Article 4

(1) *For the carriage of baggage, other than small personal objects of which the passenger takes charge himself, the carrier must deliver a baggage check.*

(2) *The baggage check shall be made out in duplicate, one part for the passenger and the other part for the carrier.*

- (3) *The baggage check shall contain the following particulars:*
- (a) *the place and date of issue;*
  - (b) *the place of departure and of destination;*
  - (c) *the name and address of the carrier or carriers;*
  - (d) *the number of the passenger ticket;*
  - (e) *a statement that delivery of the baggage will be made to the bearer of the baggage check;*
  - (f) *the number and weight of the packages;*

[Note: Les dispositions de la convention imprimées en italiques ont été supprimées et remplacées par les dispositions du protocole re-produit à l'annexe III, sauf dans le cas de l'alinéa (2) de l'article 20.]

ARTICLE 2

(1) La 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<sup>er</sup>.

(2) *Sont exceptés de l'application de la présente Convention les transports effectués sous l'empire de conventions postales internationales.*

CHAPITRE II  
TITRE DE TRANSPORT

SECTION 1. — BILLET DE PASSAGE

Article 3

(1) *Dans le transport de voyageurs, le transporteur est tenu de délivrer un billet de passage qui doit contenir les mentions suivantes:*

- a) *le lieu et la date de l'émission;*
- b) *les points de départ et de destination;*
- c) *les arrêts prévus, sous réserve de la faculté pour le transporteur de stipuler qu'il pourra les modifier en cas de nécessité et sans que cette modification puisse faire perdre au transport son caractère international;*
- d) *le nom et l'adresse du ou des transporteurs;*
- e) *l'indication que le transport est soumis au régime de la responsabilité établi par la présente Convention.*

(2) *L'absence, l'irrégularité ou la perte du billet 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. Toutefois si le transporteur accepte le voyageur sans qu'il ait été délivré un billet de passage, il n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de cette Convention qui excluent ou limitent sa responsabilité.*

SECTION 2. — BULLETIN DE BAGAGES

Article 4

(1) *Dans le transport de bagages, autres que les menus objets personnels dont le voyageur conserve la garde, le transporteur est tenu de délivrer un bulletin de bagages.*

(2) *Le bulletin de bagages est établi en deux exemplaires, l'un pour le voyageur, l'autre pour le transporteur.*

- (3) *Il doit contenir les mentions suivantes:*
- a) *le lieu et la date de l'émission;*
  - b) *les points de départ et de destination;*
  - c) *le nom et l'adresse du ou des transporteurs;*
  - d) *le numéro du billet de passage;*
  - e) *l'indication que la livraison des bagages est faite au porteur du bulletin;*
  - f) *le nombre et le poids des colis;*

(g) the amount of the value declared in accordance with Article 22(2);

(h) a statement that the carriage is subject to the rules relating to liability established by this Convention.

(4) The absence, irregularity or loss of the baggage check does not affect the existence or the validity of the contract of carriage, which shall none the less be subject to the rules of this Convention. Nevertheless, if the carrier accepts baggage without a baggage check having been delivered, or if the baggage check does not contain the particulars set out at (3)(d), (f) and (h), the carrier shall not be entitled to avail himself of those provisions of the Convention which exclude or limit his liability.

SECTION 3. — AIR WAYBILL

Article 5

(1) Every carrier of cargo has the right to require the consignor to make out and hand over to him a document called an "air waybill"; every consignor has the right to require the carrier to accept this document.

(2) The absence, irregularity or loss of this document does not affect the existence or the validity of the contract of carriage which shall, subject to the provisions of Article 9, be none the less governed by the rules of this Convention.

Article 6

(1) The air waybill shall be made out by the consignor in three original parts and be handed over with the cargo.

(2) The first part shall be marked "for the carrier", and shall be signed by the consignor. The second part shall be marked "for the consignee"; it shall be signed by the consignor and by the carrier and shall accompany the cargo. The third part shall be signed by the carrier and handed by him to the consignor after the cargo has been accepted.

(3) The carrier shall sign on acceptance of the cargo.

(4) The signature of the carrier may be stamped; that of the consignor may be printed or stamped.

(5) If, at the request of the consignor, the carrier makes out the air waybill, he shall be deemed, subject to proof to the contrary, to have done so on behalf of the consignor.

Article 7

The carrier of cargo has the right to require the consignor to make out separate air waybills when there is more than one package.

Article 8

The air waybill shall contain the following particulars:

(a) the place and date of its execution;

(b) the place of departure and of destination;

(c) the agreed stopping places, provided that the carrier may reserve the right to alter the stopping places in case of necessity, and that if he exercises that right the alteration shall not have the effect of depriving the carriage of its international character;

(d) the name and address of the consignor;

g) le montant de la valeur déclarée conformément à l'article 22, alinéa (2);

h) l'indication que le transport est soumis au régime de la responsabilité établi par la présente Convention.

(4) L'absence, l'irrégularité ou la perte du bulletin 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. Toutefois si le transporteur accepte les bagages sans qu'il ait été délivré un bulletin ou si le bulletin ne contient pas les mentions indiquées sous les lettres (3)d, f, h), le transporteur n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de cette Convention qui excluent ou limitent sa responsabilité.

SECTION 3. — LETTRE DE TRANSPORT AÉRIEN

Article 5

(1) Tout transporteur de marchandises a le droit de demander à l'expéditeur l'établissement et la remise d'un titre appelé « lettre de transport aérien »; tout expéditeur a le droit de demander au transporteur l'acceptation de ce document.

(2) Toutefois, l'absence, l'irrégularité ou la perte de ce titre 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, sous réserve des dispositions de l'article 9.

Article 6

(1) La lettre de transport aérien est établie par l'expéditeur en trois exemplaires originaux et remise avec la marchandise.

(2) Le premier exemplaire porte la mention « pour le transporteur »; il est signé par l'expéditeur. Le deuxième exemplaire porte la mention « pour le destinataire »; il est signé par l'expéditeur et le transporteur et il accompagne la marchandise. Le troisième exemplaire est signé par le transporteur et remis par lui à l'expéditeur après acceptation de la marchandise.

(3) La signature du transporteur doit être apposée dès l'acceptation de la marchandise.

(4) La signature du transporteur peut être remplacée par un timbre; celle de l'expéditeur peut être imprimée ou remplacée par un timbre.

(5) Si, à la demande de l'expéditeur, le transporteur établit la lettre de transport aérien, il est considéré, jusqu'à preuve contraire, comme agissant pour le compte de l'expéditeur.

Article 7

Le transporteur de marchandises a le droit de demander à l'expéditeur l'établissement de lettres de transport aérien différentes lorsqu'il y a plusieurs colis.

Article 8

La lettre de transport aérien doit contenir les mentions suivantes :

a) le lieu où le document a été créé et la date à laquelle il a été établi;

b) les points de départ et de destination;

c) les arrêts prévus, sous réserve de la faculté, pour le transporteur, de stipuler qu'il pourra les modifier en cas de nécessité et sans que cette modification puisse faire perdre au transport son caractère international;

Article 16

(1) The consignor must furnish such information and attach to the air waybill such documents as are necessary to meet the formalities of customs, octroi or police 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 or his 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

ARTICLE 17

The carrier is liable for damage sustained in the event of the death or wounding of a passenger or any other bodily injury suffered by a passenger, if the accident which caused the damage so sustained took place on board the aircraft or in the course of any of the operations of embarking or disembarking.

ARTICLE 18

(1) The carrier is liable for damage sustained in the event of the destruction or loss of, or of damage to, any registered baggage or any cargo, if the occurrence which caused the damage so sustained took place during the carriage by air.

(2) The carriage by air within the meaning of the preceding paragraph comprises the period during which the baggage or cargo is in charge of the carrier, whether in an aerodrome or on board an aircraft, or, in the case of a landing outside an aerodrome, in any place whatsoever.

(3) The period of the carriage by air does not extend to any carriage by land, by sea or by river performed outside an aerodrome. If, however, such a 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.

ARTICLE 19

The carrier is liable for damage occasioned by delay in the carriage by air of passengers, baggage or cargo.

ARTICLE 20

(1) The carrier is not liable if he proves that he and his agents have taken all necessary measures to avoid the damage or that it was impossible for him or them to take such measures.

(2) *In the carriage of cargo and baggage the carrier is not liable if he proves that the damage was occasioned by negligent pilotage or negligence in the handling of the aircraft or in navigation and that, in all other respects, he and his agents have taken all necessary measures to avoid the damage.*

ARTICLE 21

If the carrier proves that the damage was caused by or contributed to by the negligence of the injured person the Court may, in accor-

Article 16

(1) L'expéditeur est tenu de fournir les renseignements et de joindre à la lettre de transport aérien les documents qui, avant la remise de la marchandise au destinataire, sont nécessaires à l'accomplissement des formalités de douane, d'octroi ou de police. 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.

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

CHAPITRE III  
RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR

ARTICLE 17

Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de mort, de blessure ou de toute autre lésion corporelle subie par un voyageur lorsque l'accident qui a causé le dommage s'est produit à bord de l'aéronef ou au cours de toutes opérations d'embarquement et de débarquement.

ARTICLE 18

(1) Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de destruction, perte ou avarie de bagages enregistrés ou de marchandises lorsque l'événement qui a causé le dommage s'est produit pendant le transport aérien.

(2) Le transport aérien, au sens de l'alinéa précédent, comprend la période pendant laquelle les bagages ou marchandises se trouvent sous la garde du transporteur, que ce soit dans un aéroport ou à bord d'un aéronef ou dans un lieu quelconque en cas d'atterrissage en dehors d'un aéroport.

(3) La période du transport aérien ne couvre aucun transport terrestre, maritime ou fluvial 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 contraire, résulter d'un événement survenu pendant le transport aérien.

ARTICLE 19

Le transporteur est responsable du dommage résultant d'un retard dans le transport aérien de voyageurs, bagages ou marchandises.

ARTICLE 20

(1) Le transporteur n'est pas responsable s'il prouve que lui et ses préposés ont pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage ou qu'il leur était impossible de les prendre.

(2) *Dans les transports de marchandises et de bagages, le transporteur n'est pas responsable, s'il prouve que le dommage provient d'une faute de pilotage, de conduite de l'aéronef ou de navigation, et que, à tous autres égards, lui et ses préposés ont pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage.*

ARTICLE 21

Dans le cas où le transporteur fait la preuve que la faute de la personne lésée a causé le dommage ou y a contribué, le tribunal pourra,

(2) Similarly the carrier shall not be entitled to avail himself of the said provisions, if the damage is caused as aforesaid by any agent of the carrier acting within the scope of his employment.

[Note: A new article numbered as Article 25A was added by Article XIV of the Protocol set out in Schedule III, *infra*.]

ARTICLE 26

(1) Receipt by the person entitled to delivery of 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.

(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 three days from the date of receipt in the case of baggage and seven 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 fourteen days from the date on which the baggage or cargo has been placed at his disposal.

(3) Every complaint must be made in writing upon the document of carriage or by separate notice in writing despatched within the times aforesaid.

(4) Failing complaint within the times aforesaid, no action shall lie against the carrier, save in the case of fraud on his part.

ARTICLE 27

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 estate.

ARTICLE 28

(1) An action for damages must be brought, at the option of the plaintiff, in the territory of one of the High Contracting Parties, either before the Court having jurisdiction where the carrier is ordinarily resident, or has his principal place of business, or has an establishment by which the contract has been made or before the Court having jurisdiction at the place of destination.

(2) Questions of procedure shall be governed by the law of the Court seized of the case.

ARTICLE 29

(1) The right to damages shall be extinguished if an action is not brought within two years, reckoned from the date of arrival at the destination, or from the date on which the aircraft ought to have arrived, or from the date on which the carriage stopped.

(2) The method of calculating the period of limitation shall be determined by the law of the Court seized of the case.

ARTICLE 30

(1) In the case of carriage to be performed by various successive carriers and falling within the definition set out in the third paragraph of Article 1, each carrier who accepts passengers, baggage or cargo is subjected to the rules set out in this Convention, and is deemed to be one of the contracting parties to the contract of carriage in so far as the contract deals with that part of the carriage which is performed under his supervision.

[Note: Un nouvel article, l'article 25A, a été ajouté par l'article XIV du protocole reproduit à l'annexe III.]

ARTICLE 26

(1) La réception des bagages et marchandises sans protestation par le destinataire constituera présomption, sauf preuve contraire, que les marchandises ont été livrées en bon état et conformément au titre de transport.

(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 trois jours pour les bagages et de sept jours pour les marchandises à dater de leur réception. En cas de retard, la protestation devra être faite au plus tard dans les quatorze 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 inscrite sur le titre de transport ou par un autre écrit expédié 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 27

En cas de décès du débiteur, l'action en responsabilité, dans les limites prévues par la présente Convention, s'exerce contre ses ayants droit.

ARTICLE 28

(1) L'action en responsabilité devra être portée, au choix du demandeur, dans le territoire d'une des Hautes Parties Contractantes, soit devant le tribunal du domicile du transporteur, du siège principal de son exploitation ou du lieu où il possède un établissement par le soin duquel le contrat a été conclu, soit devant le tribunal du lieu de destination.

(2) La procédure sera réglée par la loi du tribunal saisi.

ARTICLE 29

(1) L'action en responsabilité doit être intentée, sous peine de déchéance, dans le délai de deux ans à compter de l'arrivée à destination ou du jour où l'aéronef aurait dû arriver, ou de l'arrêt du transport.

(2) Le mode du calcul du délai est déterminé par la loi du tribunal saisi.

ARTICLE 30

(1) Dans les cas de transport régis par la définition du troisième alinéa de l'article 1<sup>er</sup>, à exécuter par divers transporteurs successifs, chaque transporteur acceptant des voyageurs, des bagages ou des marchandises est soumis aux règles établies par cette Convention, et est censé être une des parties contractantes du contrat de transport, pour autant que ce contrat ait trait à la partie du transport effectuée sous son contrôle.

(2) In the case of carriage of this nature, the passenger or his representative can take action only against the carrier who performed the carriage during which the accident or the delay occurred, save in the case where, by express agreement, the first carrier has assumed liability for the whole journey.

(3) As regards baggage or cargo, the passenger or consignor will have a right of action against the first carrier, and the passenger or consignee who is entitled to delivery will have a right of action against the last carrier, and further, each may take action against the carrier who performed the carriage during which the destruction, loss, damage or delay took place. These carriers will be jointly and severally liable to the passenger or to the consignor or consignee.

#### CHAPTER IV

##### PROVISIONS RELATING TO COMBINED CARRIAGE

###### ARTICLE 31

(1) In the case of combined carriage performed partly by air and partly by any other mode of carriage, the provisions of this Convention apply only to the carriage by air, provided that the carriage by air falls within the terms of Article 1.

(2) Nothing in this Convention shall prevent the parties in the case of combined carriage from inserting in the document of air carriage conditions relating to other modes of carriage, provided that the provisions of this Convention are observed as regards the carriage by air.

#### CHAPTER V

##### GENERAL AND FINAL PROVISIONS

###### ARTICLE 32

Any clause contained in the contract and all special agreements entered into before the damage occurred by which the parties purport to infringe the rules laid down by this Convention, whether by deciding the law to be applied, or by altering the rules as to jurisdiction, shall be null and void. Nevertheless for the carriage of cargo arbitration clauses are allowed, subject to this Convention, if the arbitration is to take place within one of the jurisdictions referred to in the first paragraph of Article 28.

###### ARTICLE 33

Nothing contained in this Convention shall prevent the carrier either from refusing to enter into any contract of carriage, or from making regulations which do not conflict with the provisions of this Convention.

###### ARTICLE 34

*This Convention does not apply to international carriage by air performed by way of experimental trial by air navigation undertakings with the view to the establishment of a regular line of air navigation, nor does it apply to carriage performed in extraordinary circumstances outside the normal scope of an air carrier's business.*

###### ARTICLE 35

The expression "days" when used in this Convention means current days not working days.

(2) Au cas d'un tel transport, le voyageur ou ses ayants droit ne pourront recourir que contre le transporteur ayant effectué le transport au cours duquel l'accident ou le retard s'est produit, sauf dans le cas où, par stipulation expresse, le premier transporteur aura assumé la responsabilité pour tout le voyage.

(3) S'il s'agit de bagages ou de marchandises, l'expéditeur aura recours contre le premier transporteur et le destinataire qui a le droit à la délivrance contre le dernier, et l'un et l'autre pourront, en outre, agir contre le transporteur ayant effectué le transport au cours duquel la destruction, la perte, l'avarie ou le retard se sont produits. Ces transporteurs seront solidairement responsables envers l'expéditeur et le destinataire.

#### CHAPITRE IV

##### DISPOSITIONS RELATIVES AUX TRANSPORTS COMBINÉS

###### ARTICLE 31

(1) Dans le cas de transports combinés effectués en partie par air et en partie par tout autre moyen de transport, les stipulations de la présente Convention ne s'appliquent qu'au transport aérien et si celui-ci répond aux conditions de l'article 1<sup>er</sup>.

(2) Rien dans la présente Convention n'empêche les parties, dans le cas de transports combinés, d'insérer dans le titre de transport aérien des conditions relatives à d'autres modes de transport, à condition que les stipulations de la présente Convention soient respectées en ce qui concerne le transport par air.

#### CHAPITRE V

##### DISPOSITIONS GÉNÉRALES ET FINALES

###### ARTICLE 32

Sont nulles toutes clauses du contrat de transport et toutes conventions particulières antérieures au dommage par lesquelles les parties dérogeraient aux règles de la présente Convention soit par une détermination de la loi applicable, soit par une modification des règles de compétence. Toutefois, dans le transport des marchandises, les clauses d'arbitrage sont admises, dans les limites de la présente Convention, lorsque l'arbitrage doit s'effectuer dans les lieux de compétence des tribunaux prévus à l'article 28, alinéa (1).

###### ARTICLE 33

Rien dans la présente Convention ne peut empêcher un transporteur de refuser la conclusion d'un contrat de transport ou de formuler des règlements qui ne sont pas en contradiction avec les dispositions de la présente Convention.

###### ARTICLE 34

*La présente Convention n'est applicable ni aux transports aériens internationaux exécutés à titre de premiers essais par des entreprises de navigation aérienne en vue de l'établissement de lignes régulières de navigation aérienne, ni aux transports effectués dans des circonstances extraordinaires en dehors de toute opération normale de l'exploitation aérienne.*

###### ARTICLE 35

Lorsque dans la présente Convention il est question de jours, il s'agit de jours courants et non de jours ouvrables.