

[Accueil](#)[Travaux parlementaires](#)[Sénateurs et députés](#)[Au sujet du Parlement](#)[Visitez le Parlement](#)[Emplois](#)[Partagez cette page](#)

# Délibérations du comité sénatorial permanent des Transports et des communications

## Fascicule 15 - Témoignages

OTTAWA, le mercredi 31 octobre 2001

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit ce jour à 17 h 52 pour étudier le projet de loi S-33, loi modifiant la Loi sur le transport aérien.

**Le sénateur Lise Bacon** (*présidente*) occupe le fauteuil.

[Traduction]

**La présidente:** Je vous souhaite la bienvenue pour notre première séance sur le projet de loi S-33, loi modifiant la Loi sur le transport aérien.

Les sénateurs Fitzpatrick et Oliver ont pris la parole au Sénat au sujet de ce projet de loi à l'étape de la deuxième lecture. Il s'agit d'un texte court, mais important. Ceux d'entre vous qui siégez à ce comité depuis un certain temps se souviendront que nous avons étudié les premières modifications à la Loi sur le transport aérien en 1999. Vous connaissez donc déjà le sujet.

Ce projet de loi a pour objet de ratifier l'acceptation, par le Canada, du nouveau régime de responsabilité internationale dans le domaine des transports aériens. Celui-ci sera connu sous le nom de Convention de Montréal et, quand il sera en vigueur, il remplacera la Convention de Varsovie qui remonte à 1929.

La question de la responsabilité peut être assez technique et nous savons, pour nous être occupés de conventions nationales de temps en temps, qu'il peut être difficile de suivre leur cheminement, de la signature à leur entrée en vigueur en passant par leur ratification. Nous avons le plaisir, pour cette première séance, d'accueillir les fonctionnaires du ministère qui vont nous aider à tirer toutes ces choses-là au clair. Nous avons accueilli Mme Dufour à l'occasion des derniers amendements, en 1999. Elle connaît donc tous les aspects de la question que nous avons parfois de la difficulté à suivre.

Bienvenue à notre comité.

[Français]

M. Lee est conseiller de la politique nationale du transport aérien. M. Louis Gautier est avocat aux services juridiques. Nous vous souhaitons la bienvenue et nous vous écoutons.

**Mme Valérie Dufour, directrice générale, Politiques du transport aérien, Transports Canada:** Il me fait plaisir de revenir devant vous ce soir. Il n'y a pas tellement longtemps, on était ensemble, comme vous l'avez dit.

[Traduction]

La présidente m'a volé ce que je voulais dire. Je voulais commencer en rappelant aux sénateurs qu'ils sont devenus les champions de la Loi sur le transport aérien.

C'est la deuxième fois que nous étudions un projet de loi destiné à modifier la Loi sur les transports. La dernière fois, il s'agissait du projet de loi S-32 et nous avons lancé la procédure parlementaire de promulgation de la loi en adoptant le texte en 1999.

Le projet de loi S-33 annonce un processus de changement beaucoup plus profond sur le plan des responsabilités internationales. La Convention de Montréal reprend tout ce qui fait actuellement partie de la Convention de Varsovie. Nous sommes heureux qu'elle ait été baptisée «Convention de Montréal». En effet, les Canadiens ont été très actifs dans la rédaction de ce texte de même que dans sa conception initiale à l'échelon de l'Organisation

de l'aviation civile internationale.

Je me réjouis de constater que cette première séance se déroule en présence des représentants de l'Association du transport aérien du Canada, qui seront vos prochains témoins. Le régime de responsabilité proposé, qui répond aux désirs du milieu de l'aviation, est le produit d'une collaboration entre les gouvernements. Ceux-ci ont en fait cherché à répondre aux besoins du secteur de l'aviation privée.

Nous vous avons fait distribuer, par l'intermédiaire de votre greffier, un cahier d'information qui renferme énormément de détails et qui donne l'historique du projet de loi.

Comme la présidente l'a dit, ce projet de loi est court, puisqu'il ne renferme que six articles. Du point de vue législatif, chaque fois que nous voulons soumettre une modification à la loi, il faut ajouter ou soustraire au libellé des six mêmes articles. Dans ce cas, nous ajoutons des renvois à une nouvelle annexe. Nous ne retirons aucune annexe existante parce que, comme dans le cas de la plupart des conventions complexes, les choses se passent lentement et de façon saccadée, selon le nombre de ratifications nécessaires.

Il nous faut agir rapidement parce que le Canada et le milieu de l'aviation internationale doivent pouvoir s'appuyer sur la Convention de Montréal.

Nous avons conservé les anciennes annexes, parce qu'elles vont continuer de s'appliquer tant que la convention ne sera pas complètement en vigueur et, même quand tel sera le cas au Canada, il faudra attendre que les autres pays signataires avec lesquels nous entretenons, dans certains cas, des relations de voyage selon les anciennes règles, deviennent eux-mêmes partie à la Convention de Montréal.

Je ne suis pas certaine que ce soit la façon la plus facile de vous présenter le projet de loi. Si on le prenait article par article, vous verriez qu'il n'y a pas grand chose à en dire: quelques ajouts et retraites dans les cinq articles et des renvois à la Convention de Montréal, qui est maintenant annexée au projet de loi.

La nouvelle Convention de Montréal présente plusieurs caractéristiques dont la plus importante est de mettre un terme au régime de la responsabilité illimitée. La convention introduit un système à deux niveaux et, en fin de compte, elle instaure un régime officiel où la responsabilité illimitée est toujours possible.

L'autre caractéristique importante, c'est que les passagers qui formuleront des réclamations en vertu de ce double régime pourront choisir le pays où ils voudront tenter des poursuites.

Dans les documents vous trouverez une description complète des divers accords possibles. Vous y verrez aussi une explication de la façon d'appliquer les dispositions de l'Accord entre transporteurs relatif aux questions de responsabilité. Nous y expliquons la convention telle qu'elle s'applique, notamment en donnant des valeurs en dollars. L'accord prévoit que les transporteurs doivent contracter une assurance responsabilité suffisante et que les passagers peuvent choisir le pays où ils désirent entreprendre des poursuites. L'échange électronique des données, qui est une dimension moderne, est désormais autorisé par la convention. Il est question d'autoriser la production par voie électronique de documents modernes sous forme simplifiée, comme les billets et les connaissements de transport. Les transporteurs peuvent être tenus, par la loi nationale qui les régit, d'effectuer des paiements anticipés, sans retard, pour aider les personnes qui y ont droit à faire face à leurs besoins économiques immédiats, selon un montant déterminé par la loi nationale qui sera ensuite déduit du règlement final.

Il s'agit donc d'un document moderne au plein sens du terme. Il tient compte de toutes les situations que vous connaissez bien personnellement, qu'il s'agisse des conséquences de l'accident de Swissair ou d'autres incidents aériens. Les conventions d'assurance jouent un rôle important dans la façon de traiter, de façon humaine et appropriée, les passagers qui ont l'infortune de devoir faire appel aux dispositions de cette loi.

[Français]

**La présidente:** Je vais laisser la parole à mes collègues après quelques questions. Nos notes nous indiquent que sur les 67 États qui ont signé la Convention de Montréal, 11 l'ont ratifiée alors que 30 États sont requis pour qu'elle ait force exécutoire. À supposer que le Canada ratifie la convention, combien de temps serait nécessaire pour obtenir le nombre requis de 30 États?

**Mme Dufour:** Je ne pense pas que personne puisse le dire. Étant un pays écouté et exemplaire, nous essayons de créer un momentum. Nous avons posé un geste protocolaire pendant l'assemblée tri-annuelle de l'OACI à Montréal, le mois dernier pour encourager d'autres pays à agir. Je souhaite que d'ici trois ans ce soit possible. Pour nous, il est important d'encourager d'autres pays. C'est la même chose pour nos collègues américains. Il est important que les pays développés aient un outil de cette envergure. Il est dans notre intérêt d'assurer que l'on arrive le plus rapidement possible au nombre prévu pour qu'elle soit pleinement en vigueur.

**La présidente:** L'éventualité d'une responsabilité illimitée ne comporte-t-elle pas un risque de faillite pour un transporteur aérien? Cela peut-il être évité au moyen d'une assurance adéquate? Cette assurance ne serait-elle pas très dispendieuse pour le transporteur?

**Mme Dufour:** Je vais vous parler de la réalité depuis le 11 septembre. Nous avons bien compris l'exemple d'American Airlines. Le World Trade Center en était une évidence. Il y a un moment où «unlimited» devient complètement ingérable. Dans la vie avant le 11 septembre, les gros transporteurs avaient - mes collègues témoins suivants me corrigeront s'il y a lieu - un milliard de couverture et plus, selon la taille. Normalement, cela était considéré comme adéquat. Aujourd'hui, les assureurs ont pris froid depuis le 11 septembre. C'est le gouvernement au Canada qui indemnisera à court terme pendant qu'on cherche à trouver une solution commerciale à l'assurance dans l'aviation.

Il est aujourd'hui difficile de prévoir ce que sera l'avenir, mais dans l'ensemble du système, il est nécessaire qu'un transporteur d'envergure comme Air Canada ait un minimum d'un milliard de couverture tout le temps.

[Traduction]

**Le sénateur Oliver:** Dans le document que vous nous avez remis, il est dit que ce projet de loi n'établit pas de limitation arbitraire de la responsabilité, qu'il prévoit le recouvrement des indemnités complètes et qu'il retire explicitement aux compagnies aériennes la possibilité d'invoquer les défenses qu'elles auraient utilisées en vertu de la Convention de Varsovie. De quelles défenses s'agissait-il, défenses que ce système va maintenant éliminer, puisqu'il n'y a plus de limitation sur la responsabilité?

**Mme Dufour:** Cela concerne la présomption de culpabilité. Avant, c'était un peu comme dans le cas d'une compagnie d'assurance automobile. Il y avait du bon et du mauvais côté. La compagnie avec laquelle vous voliez établissait un contrat de transport et acceptait de vous indemniser sans égard aux circonstances. Elle ne pouvait invoquer l'absence de négligence.

**Le sénateur Oliver:** Prenons un exemple pratique. Supposons qu'Air Canada, en vertu du nouveau régime et une fois que 30 pays auront ratifié la convention, ait à déplorer un accident. Normalement, la compagnie est assurée par une assurance collective pour transporteurs qui assume la perte. La compagnie d'assurances aura certainement émis une police contenant un grand nombre d'exclusions. Il est possible que les actes de terrorisme ne soient pas visés par cette police. Cela veut-il dire qu'en vertu de ce projet de loi, les compagnies aériennes devront disposer de liquidités suffisantes pour pouvoir elles-mêmes faire face à des réclamations qui ne sont pas assurées par leur compagnie, parce que certains sinistres seront exclus?

**Mme Dufour:** Je vais prendre la chose par l'autre bout. Tout d'abord, on parle ici de responsabilité au tiers et de transport international.

Deuxièmement, l'assurance pour risques de guerre faisait partie de la police d'assurance globale. Elle était sous-entendue, comme certains éléments de l'assurance maison. Récemment, et même s'il existe encore un certain niveau d'assurance pour la cellule, les moteurs et d'autres types de responsabilité au tiers, les assureurs hésitent à consentir une couverture pour accidents dus à un acte de guerre ou de terrorisme.

Pour l'instant, nous naviguons entre deux eaux. Le gouvernement a déclaré qu'il entendait indemniser les victimes de tels actes pendant une période limitée tout en encourageant le secteur de l'assurance à se rasseoir à la table et à recommencer à assurer ses clients sur ces plans-là, comme il le faisait dans le passé. Donc, nous sommes dans une période de transition, qui est très difficile pour l'industrie aérienne.

**Le sénateur Oliver:** Récemment, le ministre du Transport a consenti une garantie de prêt de 75 millions de dollars à une compagnie aérienne parce que, a-t-il déclaré, elle avait des problèmes de liquidité. Qu'advient-il en vertu du nouveau régime, une fois que 30 pays auront ratifié la convention, si la compagnie aérienne en question subissait un sinistre que son assureur refusait d'assumer et qu'elle ait de nouveau un problème de liquidité? Combien un sinistré peut-il réclamer? Devra-t-il attendre, encore une fois, que le gouvernement du Canada intervienne?

**Mme Dufour:** Non, je ne pense pas qu'il y a un lien entre les deux. L'actuelle garantie de prêt accordée à Canada 3000 est une aide à court terme sur le plan des liquidités. En dehors de ce cas-ci, nous n'interviendrons pas. La compagnie devrait pouvoir exploiter son entreprise commerciale suffisamment bien pour que le gouvernement n'ait pas à intervenir.

Entre temps, il faut supposer que les assureurs commerciaux reviendront à la table des négociations. Ce sont eux qui, moyennant les primes que leur versent leurs clients, doivent assumer les risques et payer en cas de sinistre.

La compagnie Canada 3000 ne pourra pas voler si elle n'est pas complètement assurée. Ses bailleurs de fonds ne l'autoriseront pas à voler. Ses banquiers ne l'y autoriseront pas non plus. Nous sommes donc dans un cas de figure différent de celui que vous présentez.

**Le sénateur Oliver:** Je comprends votre réponse, mais vous n'avez pas répondu à ma question. Je vais la formuler différemment.

Une compagnie d'assurances, dans sa police, peut avoir plusieurs clauses d'exclusion. Supposons qu'un sinistre porte sur 300 millions de dollars. Supposons qu'une compagnie comme Canada 3000 ayant des difficultés de liquidités soit visée par une de ces exclusions et qu'elle n'ait pas les 300 millions nécessaires pour indemniser les requérants. Cela veut-il dire que le gouvernement du Canada devra intervenir en fonction de ce nouveau régime de responsabilité illimitée?

**Mme Dufour:** Pas du tout.

**Le sénateur Oliver:** Mais alors d'où viendra l'argent?

**Mme Dufour:** L'argent viendra des assureurs commerciaux à qui Canada 3000 aura versé ses primes, et les choses fonctionnent tout comme dans le cas d'une autre assurance collective servant à dédommager d'autres formes de sinistre.

**Le sénateur Eyton:** J'ai une question complémentaire à poser. Ce que vous avez affirmé à propos de la résistance passagère des compagnies d'assurances, qui hésitent à couvrir les actes de guerre ou de terrorisme, m'intrigue un peu. Que se passe-t-il sur le plan législatif si l'on part du principe - et je crois que c'est un bon principe - qu'il sera impossible d'assurer de grands bâtiments ou des avions contre des actes de terrorisme si la menace devait durer longtemps?

Vous avez dit que le gouvernement va intervenir pour une courte période. À l'occasion d'un appel-conférence, ce matin, je me suis entretenu avec des propriétaires de gratte-ciel à New York qui se retrouvent sans assurance. D'ici une trentaine de jours, ils ne pourront plus obtenir le genre d'assurance dont je parle. Je soupçonne fort que la même politique s'applique à l'industrie aérienne.

Nous nous trouvons dans une situation où les compagnies aériennes en tous genres ne pourront plus obtenir les assurances dont vous parlez. Les gouvernements devront donc être en arrière de ces compagnies de façon plus durable ou trouver d'autres situations que je n'envisage pas pour l'instant. Que se passera-t-il dans le cadre de ce nouveau régime?

**Mme Dufour:** Le gouvernement du Canada a proposé d'assumer les éventuelles indemnités pendant 90 jours. Quelque 50 pays dans le monde se sont

déjà portés à l'aide de leurs transporteurs aériens nationaux. Certains ont demandé que ces transporteurs leur versent une sorte de prime commerciale. Si, comme vous le disiez sénateur Eyton, la menace perdure, il nous faudra sans doute inscrire cette question à l'ordre du jour de la Conférence des ministres sur la sécurité aérienne qui se déroulera à Montréal, au début de l'année prochaine, dans le cadre de l'OACI.

La plupart des gens disent que nous devrions attendre après Noël avant d'évaluer le niveau de confiance des consommateurs et du secteur commercial. Nous sommes encore dans une période d'incertitude et de volatilité. Voilà pourquoi nous savions que le gouvernement devait être prêt à intervenir pendant au moins 90 jours.

Si nous constatons que cette résistance est effectivement permanente, il nous faudra raisonner de façon tout à fait différente. Les gouvernements devront trouver d'autres solutions pour permettre aux transporteurs aériens de continuer à évoluer dans un environnement où les actifs et les personnes qu'ils transportent représentent une grande valeur. Les assurances concernent les cellules, les moteurs et les passagers. Nous n'avons pas encore de réponse, mais les gouvernements du monde entier doivent se réunir et essayer de régler cette question de façon collective, plutôt que de le faire chacun de leur côté.

**Le sénateur Oliver:** Je suppose que l'armée peut être exclue de ce régime. Si un civil, voyageant à bord d'un avion du MDN subit des blessures, comment pourra-t-il réclamer un dédommagement à cause d'une négligence de la part du MDN?

**Mme Dufour:** Le MDN est toujours assuré de façon indépendante par le gouvernement du Canada. Nous assurons le personnel militaire qui vole sur des appareils militaires. C'est le cas depuis les tous débuts. Je répète que le MDN continue à demander de ne pas être soumis à ce régime et c'est son propre régime qui s'applique. Celui-ci interviendra en cas d'accident militaire.

**Le sénateur Callbeck:** Dans votre présentation, vous avez parlé d'un régime à deux niveaux. Vous avez dit que les passagers pourront choisir le pays où ils entameront des poursuites. Est-ce que cela signifie qu'ils pourront choisir entre le pays où l'accident s'est produit et celui où ils résident?

**Mme Dufour:** Oui.

**Le sénateur Callbeck:** Un passager ne peut pas choisir n'importe quel pays.

**Mme Dufour:** Je ne pense pas qu'il soit question de permettre aux gens de faire le tour du monde pour trouver le meilleur système juridique mais, dans le passé, il n'était possible d'entamer des poursuites que dans le pays où l'avion était enregistré. Ainsi, si vous aviez eu un accident avec «Air Slobovie», vous ne pouviez déposer de réclamation qu'en Slobovie, ce qui n'était ni équitable ni efficace pour vous. Aujourd'hui, un résident canadien peut se tourner contre Air Slobovie, mais au Canada.

**Le sénateur Callbeck:** Et les bagages perdus? Va-t-il y avoir des changements sur le plan de la responsabilité à ce titre?

**Mme Dufour:** Les règles pour les bagages perdus font parties des modalités stipulées par le transporteur aérien. Il existe des règlements nationaux distincts qui exigent que les transporteurs doivent énoncer les modalités de traitement des bagages perdus ainsi que les conditions relatives aux refoulements et aux autres irritants pour les passagers.

La manutention du fret est partiellement visée. Des parties de la Convention de Guadalajara et de la Convention de Montréal concernent le transport des bagages et continueront de s'appliquer. Cependant, sur le plan pratique, ce sont les modalités relatives au tarif des transporteurs qui viseront ces aspects. Certains transporteurs offrent jusqu'à 600 \$ pour bagages perdus et d'autres n'offrent rien du tout.

Mme Sénécal, en qualité de représentante d'un transporteur, pourra sans doute vous parler de façon plus précise des règles concernant les bagages au Canada pour les transporteurs membres de l'ATAC.

**Le sénateur Adams:** Les contribuables canadiens ont payé près de 70 millions de dollars à l'occasion de l'accident du vol 101 de Swissair, bien que cet appareil ait été enregistré dans un autre pays. Si une attaque terroriste devait se produire ici au Canada, le pays du transporteur aérien serait-il responsable ou serait-ce uniquement la compagnie d'assurances?

**Mme Dufour:** Un passager canadien empruntant un vol américain - et pour nous il s'agirait automatiquement d'un vol international parce qu'il se déroulerait au moins en partie hors de nos frontières - bénéficierait de l'assurance du transporteur pour l'avion en question. La famille du passager pourrait demander à être indemnisée par le transporteur aux États-Unis ou au Canada. Il y aurait un lien direct avec le transporteur aérien.

C'est à peu près ainsi que ça se passe si, après avoir déposé une demande de dédommagement, vous n'êtes pas satisfait des conditions qui vous sont offertes en vertu des conditions énoncées dans votre contrat de transport. Les règles régissant la façon dont vous êtes traité sont énoncées à l'endos de votre billet international qui constitue votre contrat de transport. C'est celui-ci, sénateur Callbeck, qui inclut votre assurance-bagage.

**Le sénateur Adams:** Qu'advient-il de la responsabilité pour les dommages à la propriété au sol en cas d'un écrasement d'avion? Et si quelqu'un est tué? Est-ce le même assureur qui doit intervenir?

**Mme Dufour:** Oui, cela dépend toujours de l'assureur. Il peut s'agir d'une partie différente de la police d'assurance, parce qu'il s'agit d'un transport aérien. Les dommages au sol et les dommages aux personnes au sol ne sont pas la même chose que les pertes de vie des personnes à bord, comme celles qui ont acheté un billet. Les personnes ou les propriétaires au sol ne disposent pas d'un contrat de transport, mais le transporteur est assuré pour ce genre d'accidents.

**Le sénateur Adams:** Quand vous survolez une ville ou un groupe de bâtiments et qu'un avion s'écrase et détruit des constructions, est-ce que cela en fait partie?

**Mme Dufour:** Pas vraiment. Il est question des accidents concernant les passagers. Quand un avion s'écrase au sol, il y a une relation entre les passagers, l'avion et l'exploitant de l'appareil, mais il existe une assurance différente pour couvrir les dommages aux propriétés et aux gens au sol.

[Français]

**Le sénateur Gill:** Vous disiez que la Convention de Montréal ne sera pas complétée avant trois ans. Il y a eu des interventions ponctuelles gouvernementales, mais d'ici trois ans, les compagnies interviendront, feront banqueroute et des compagnies d'assurances cesseront d'assurer les transporteurs aériens nationaux et internationaux. Les primes augmenteront tellement que les compagnies d'aviation ne pourront pas continuer à travailler ou bien le coût des billets sera exorbitant. Les compagnies doivent faire leurs frais. A-t-on prévu des mesures transitoires? Tout le monde souffre de cette situation tant les compagnies inter-nationales, nationales, locales que régionales.

**Mme Dufour:** Il faut s'entendre que c'est sur le volet international et que les craintes actuelles ont affaire avec les actes de terrorisme.

Cela mis à part, les compagnies aériennes, de leur propre chef, ont déjà atteint le niveau de promesse d'assurance qui est dans la Convention de Montréal. Les grandes compagnies étaient déjà là et offraient le niveau de couverture prévue. Nous tentons de formaliser l'obligation au Canada d'abord, parce qu'on veut être membre d'une convention pleinement en vigueur.

Concernant l'autre volet, il est évident que nous vivons dans une période incertaine. Les gouvernements de tous les pays devront se concerter pour voir ce qu'on fera avec ce secteur de l'assurance si les grands assureurs et réassureurs ne redeviennent pas confiants qu'il s'agit d'un secteur - quand les peurs actuelles se dissiperont - valable à assurer.

Pour une certaine catégorie d'assureurs, il est question de gérer le risque. C'est peut-être moins vrai qu'entre Sept-Îles et Montréal, il y a autant de risques qu'entre le Heathrow et Boston-New York en ce moment. Il y a une certaine relativité.

Les assureurs n'ont pas dit qu'ils ne faisaient plus rien. Ils ont dit qu'il y a des circonstances dans lesquelles l'appel sur les ressources des assureurs est tellement outré, qu'ils ne veulent plus embarquer. C'est là où les gouvernements doivent se concerter.

**Le sénateur Gill:** Cela a des incidences sur le plan domestique qu'on le veuille ou non. Êtes-vous confiante que d'ici deux ou trois ans les compagnies survivront et continueront à donner des services essentiels parce que dans certaines occasions, il n'y a pas d'autres moyens de transport. On devrait prévoir une solution au cas où votre prévision s'avérerait inexacte.

**Mme Dufour:** Les incidents nous ont fait un rappel sur la façon dont les gouvernements doivent être prêts dans les circonstances. Je dois vous dire que le gouvernement actuel a posé des gestes qui démontrent que l'intérêt public est qu'il y aura un transport aérien qui dessert la population correctement au Canada. On a fourni des compensations pour les pertes ponctuelles et on suit de très près les événements.

[Traduction]

**Le sénateur Finestone:** Pourquoi les États-Unis ont-ils signé aussi rapidement la Convention de Montréal? Je sais qu'ils ont leur propre système. Comment expliquez-vous leur désir de se joindre au groupe aussi rapidement?

**Mme Dufour:** Je vais exprimer un point de vue personnel, car je ne peux parler au nom du gouvernement des États-Unis. Je crois que son industrie avait tellement d'avance dans le domaine des conventions internationales en matière d'assurance qu'elle estimait ne pas être bien servie par les conventions antérieures, même pas par celles qui datent de deux ans.

**Le sénateur Finestone:** Vous parlez de la limite des 135 000 \$?

**Mme Dufour:** Oui. Les Américains offraient des montants supérieurs bien avant que la communauté internationale opte pour cette formule. Les grandes compagnies aériennes avaient déjà de l'avance.

**Le sénateur Finestone:** En signant, les compagnies consentent une assurance de 135 000 \$ par personne. Est-ce en cas de blessures ou de décès?

**Mme Dufour:** Les compagnies adhèrent au principe de la responsabilité illimitée. Ce régime est tout à fait compatible avec ce qu'elles désiraient. Elles étaient favorables à l'idée d'une convention reprenant ce que les transporteurs internationaux offraient déjà depuis plusieurs années.

**Le sénateur Finestone:** Y a-t-il une limite de responsabilité au-delà des 135 000 \$ ou faut-il alors se rendre devant les tribunaux? Est-ce une façon de décourager les gens de se pourvoir en justice, car la formule est plus coûteuse?

**Mme Dufour:** Je ne sais pas exactement comment les choses fonctionnent.

**Le sénateur Finestone:** Comment fonctionnent-elles?

**Mme Dufour:** Je ne me suis jamais occupée de déclarations de sinistre pour un transporteur. Je ne serais pas capable de vous l'expliquer. En revanche, Mme Sénécal devrait pouvoir vous aider. Elle fait cela tous les jours.

Nous n'avons eu que très peu d'exemples de sinistres d'une telle ampleur. Nous ne voulons pas que cela arrive.

**Le sénateur Finestone:** Bien sûr que non.

**Mme Dufour:** Il ne s'agit pas du genre d'événement à propos duquel les gens se disent: «Je me souviens». Je crois que le dernier accident de transporteur aérien est arrivé à Cincinnati, il y a très longtemps. La cellule avait brûlé et des passagers étaient morts. Je crois qu'aucune autre compagnie aérienne canadienne n'a eu à faire face au genre de problème que vous venez de soulever.

**Le sénateur Finestone:** Parlons des critères exigés pour le dépôt d'une réclamation supérieure au montant prévu. Si vous gagnez beaucoup d'argent et que vous vous retrouvez dans une situation terrible, il est possible que 135 000 \$ ne couvriront pas votre revenu annuel.

**Mme Dufour:** On peut dire que cela ferait partie des négociations entre votre famille et le transporteur.

**Le sénateur Finestone:** À ce moment-là, le transporteur serait poursuivi en justice?

**Mme Dufour:** Ça dépend. Le transporteur pourra vouloir régler hors cour avec les familles des passagers ou décider d'aller en procès.

**Le sénateur Finestone:** Vous avez dit que 67 pays ont déjà signé la Convention de Montréal. C'est cela?

**Mme Dufour:** Oui. Vous en avez la liste dans votre documentation.

**Le sénateur Finestone:** Mais que 11 seulement l'ont ratifiée. C'est également vrai?

**Mme Dufour:** Oui.

**Le sénateur Finestone:** La convention va-t-elle entrer en vigueur malgré ce faible nombre de ratifications? Combien de pays devront ratifier la convention pour qu'elle entre effectivement en vigueur?

**Mme Dufour:** Trente devront la signer. Cependant, il faut comprendre que les signataires pourront s'entendre entre eux pour appliquer les dispositions de la Convention de Montréal sans que celle-ci soit nécessairement ratifiée. Autrement dit, elles ne pourront pas obliger les transporteurs des pays n'ayant pas ratifié cette convention à en appliquer le régime. Ceux qui continuent de fonctionner en vertu de la Convention de Varsovie devront être traités au Canada en conséquence. On passe automatiquement au plus bas des deux niveaux d'exigences. Les grands pays appliquent déjà la Convention de Montréal de 1999.

**Le sénateur Finestone:** Alors, à quoi sert-il de la ratifier?

**Mme Dufour:** Parce que nous voulons la transformer en convention véritablement internationale pour que le monde applique les normes qu'elle énonce, non plus les normes améliorées de 1929, mais bien celles de 1999. L'objectif est de mieux servir les passagers.

**Le sénateur Finestone:** Avant cela, notre comité a étudié la situation concernant Air Canada et les Lignes CanadienInternational. Air Canada faisait partie de Star Alliance et Canadien de One World. Cette différence d'affiliation a-t-elle un effet sur la manière dont les gens vont signer? Est-ce que ça a quelque chose à voir là-dedans?

**Mme Dufour:** Non. La différence, c'est que les gouvernements, au nom de leurs citoyens, appliquent cette convention. Les transporteurs fonctionnent au niveau auquel leur pays de rattachement a adhéré ou au niveau supérieur, ce qu'ont décidé de faire plusieurs compagnies aériennes de pays qui n'ont pas encore ratifié la convention. C'est la différence entre la position des différents gouvernements et ce que les transporteurs sont prêts à faire qui importe.

**Le sénateur Finestone:** Je vais vous donner un exemple qui est arrivé à plusieurs d'entre nous autour de cette table. Supposons que vous envisagez de prendre un avion à une certaine heure. Malheureusement, à cause de vos responsabilités, vous êtes en retard, vous manquez l'avion et vous devez prendre une autre compagnie. Supposons que j'ai un billet d'Air Canada mais que je finisse sur un vol de WestJet. Supposons aussi que, malheureusement, ce vol a un accident. Est-ce que je suis toujours assurée, même si mon billet a été transféré sur une compagnie différente?

**Mme Dufour:** Si vous volez au Canada, vous ne serez plus assurée du tout. Cette règle ne s'applique pas aux transporteurs intérieurs.

**Le sénateur Finestone:** Est-ce qu'elle s'applique aux vols internationaux?

**Mme Dufour:** Oui.

**Le sénateur Callbeck:** Ma question concerne justement les vols internationaux. Quelle est la différence de responsabilité entre les vols intérieurs et les vols internationaux? Nous savons ce qu'il en est des vols internationaux. Est-ce une question que je dois vous poser?

**Mme Dufour:** Je ne peux pas vous répondre. Je pense que l'ATAC sera mieux en mesure de le faire que moi. Nous ne faisons qu'imposer un régime d'assurance. En tant que gouvernement, nous n'établissons pas de niveau pour le régime. Cela découle d'arrangements commerciaux. Cela dépend de la valeur de l'avion et de celle de l'opération commerciale assurée, valeurs pour lesquelles les compagnies d'assurances assument le risque.

[Français]

**La présidente:** Nous remercions Mme Dufour, M. Lee et M. Gautier pour leurs explications et nous poursuivrons notre étude du projet de loi S-33.

[Traduction]

Je viens juste d'apprendre qu'il y a un vote au Sénat. Nous allons devoir suspendre la réunion que nous reprendrons après le vote.

Le comité reprend à 18 h 59.

**La présidente:** Je vais à présent accueillir les représentants de l'ATAC, c'est-à-dire l'Association du transport aérien du Canada, qui vont participer à notre étude du projet de loi S-33. Nous estimons que votre point de vue est important dans le genre d'amendement que nous allons apporter à la Loi sur le transport aérien, étant donné que vous représentez les transporteurs.

On nous dit que vous avez participé à l'élaboration de la Convention de Montréal. Je crois savoir, par ailleurs, que vous êtes généralement favorable à cette convention et que vous désirez que le projet de loi S-33 soit adopté. Vous avez maintenant la possibilité de nous faire part de vos éventuelles réserves.

Bienvenue à notre comité. Je vous en prie, allez-y.

**M. J.C. (Cliff) MacKay, président et président-directeur général, Association du transport aérien du Canada:** Nous nous réjouissons d'avoir été invités à témoigner devant vous ce soir.

Vous avez tout à fait raison, madame la présidente, ce projet de loi est très important pour l'industrie.

Je vais vous présenter ma collègue, Mme Sénécal, qui est spécialisée dans ce domaine. En dehors de son travail à l'Association, elle s'occupe du contentieux à Air Canada. Elle a travaillé sur toutes sortes de dossiers, pas uniquement au Canada mais dans le reste du monde également. Je suis très heureux qu'elle ait pu nous accompagner pour vous faire un exposé et répondre à vos questions. Je l'invite d'ailleurs à prendre la parole sans plus attendre.

[Français]

**Mme Louise-Hélène Sénécal, avocate générale adjointe, Association du transport aérien du Canada:** Au nom de l'Association du transport aérien du Canada, nous sommes honorés de l'invitation que vous nous faites de vous présenter notre position quant au projet de loi S-33 modifiant la Loi sur le transport aérien et visant à donner suite à la Convention sur l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, en y incorporant la Convention de Montréal, adoptée à Montréal le 28 mai 1999.

[Traduction]

Je comparais devant vous en qualité de membre du comité juridique de l'ATAC. Je suis aussi avocate générale adjointe, contentieux, à Air Canada. Je suis responsable de tout le contentieux d'Air Canada dans le monde entier. De plus, le service des sinistres généraux relève de moi. Ce service s'occupe des sinistres corporels, des dommages à la propriété et des dommages au fret ou des retards concernant le fret.

Les avis que nous exprimons aujourd'hui sont ceux de l'ATAC qui ne sont pas forcément ceux des différentes compagnies aériennes membres de notre association.

[Français]

Je suis tout particulièrement intéressée à cette législation, ayant eu l'honneur de faire partie de la délégation canadienne à l'OACI pour les fins des travaux sur la Convention de Montréal. En effet, des représentants de trois compagnies aériennes avaient été invités à participer à titre de soutien technique à l'équipe de négociateurs canadiens menée de main de maître par Me Gilles Lauzon de Justice Canada et habilement assisté de Me Elizabeth MacNab de Transport Canada.

À titre d'observatrice privilégiée, je puis affirmer que la Convention de Montréal n'aurait point vu le jour sans le travail inlassable de ces deux personnes qui, de par leur diplomatie, leurs connaissances juridiques approfondies, leur qualité de rédacteur et leur crédibilité, ont été des contributeurs clés au consensus intervenu entre différentes nations aux intérêts souvent divergents.

[Traduction]

Je tiens à remercier le gouvernement du Canada de nous avoir donné, à mes collègues et à moi-même, cette occasion unique de participer à la rédaction d'une page de l'histoire du droit du transport aérien international.

L'ATAC est favorable à l'adoption de ce projet de loi. Celui-ci se trouve à moderniser le système de responsabilité unifié qui remonte à 1929, lorsque la Convention de Varsovie a été ratifiée. Celle-ci a d'abord pris acte du caractère international du transport aérien et de la nécessité de mettre sur pied un système unifié de responsabilité pour l'ensemble du transport aérien international. Ce n'est que vers 1955 que les États se sont de nouveau réunis pour modifier certaines dispositions de cette convention, puis qu'ils l'ont fait une autre fois en 1961, à l'occasion de la signature de l'accord supplémentaire de Guadalajara et, enfin, en 1975, avec le Protocole no 4 de Montréal. En outre, en 1995-1996, les membres de l'IATA, qui est l'association regroupant les transporteurs aériens internationaux et dont Air Canada est membre, se sont réunis pour adopter l'Accord entre transporteurs relatif aux questions de responsabilité que certains membres de l'IATA ont décidé d'accepter par voie de contrat et qui supprime les plafonds de responsabilité.

La différence entre l'Accord entre les transporteurs et ce qui est proposé dans la Convention de Montréal tient au fait que le premier fait intervenir un contrat auquel les transporteurs sont parties, tandis que la Convention de Montréal deviendra loi après son adoption. Elle sera unifiée dans chaque pays. Elle ne le sera pas au niveau des transporteurs et c'est là la différence.

Pourquoi l'ATAC est-elle favorable à la Convention de Montréal? Tout d'abord, parce que cette convention a pour objet d'unifier un régime de

responsabilité que nous pourrions aujourd'hui qualifier d'ensemble disparate, certains États seuls ayant ratifié la Convention de Varsovie. Certains ont ratifié le protocole de La Haye mais n'ont pas ratifié le Protocole no 4 de Montréal.

[Français]

Elle incorpore les dispositions et engagements souscrits par certains transporteurs aériens signataires de l'entente inter-transporteurs, laquelle enlève les limites de responsabilité pour les dommages corporels - qui incluent le dommage corporel ultime qu'est le décès - tout en maintenant, pour un certain niveau de dommages, les présomptions de responsabilité.

Ces dispositions sont à la fois favorables aux passagers, lesquels peuvent bénéficier de dédommagements pour blessures corporelles équivalant à la jurisprudence dans le pays où le litige survient, sans toutefois tomber dans les excès que l'on attribue souvent à nos voisins du sud, qui, suite à des procès civils par jury, octroient des dommages qui s'apparentent plus au gros lot qu'à la compensation réelle.

**La présidente:** Je suis désolée, mais un vote aura lieu dans quelques minutes à la Chambre du Sénat et je vais devoir interrompre votre présentation.

**Mme Sénécal:** D'accord.

[Traduction]

Tout à l'heure, quand vous vous êtes absenté pour aller voter, j'écoutais les avantages de la Convention de Montréal. La convention simplifie les conditions du contrat de transport en pavant la voie pour le commerce électronique. En 1929, on en travaillait encore à la plume et à l'encrier. Aujourd'hui, nous donnons dans le commerce électronique et Internet, ce qui se répercute sur le libellé décrivant ce genre de transactions.

Dans la même veine, pour ce qui est du transport de fret, la Convention de Montréal renferme des dispositions qui permettent de remplacer le traditionnel connaissance aérien sur papier par une documentation électronique.

Du côté des passagers, il faut encourager les pays à adopter des lois semblables à celles dont les États-Unis se sont dotés pour aider les familles des victimes.

[Français]

Au niveau du transport de bagages, les limites de responsabilité sont calculées par passager et non plus au poids du bagage. Cette méthode de calcul est celle utilisée par les transporteurs canadiens actuels pour les pertes de dommages survenus lors de transport domestique.

Cette nouvelle méthode permettrait d'uniformiser les systèmes, du moins au Canada. Cette Convention reconnaît l'aspect dynamique de l'économie en incorporant des mécanismes de révision des limites de responsabilité basés sur la fluctuation du coût de la vie. Ceci évitera d'avoir à attendre presque 60 ans avant de réviser les limites imposées à une autre époque.

Un autre des éléments qui est important, c'est l'ajout d'une juridiction additionnelle, la Convention de Varsovie prévoyait seulement certains endroits où les personnes pouvaient poursuivre. La résidence du passager n'était pas un de ces endroits. C'était la résidence du transporteur, là où était son établissement principal, l'endroit où a été rédigé le contrat de transport ou la destination du vol en question. C'étaient les quatre juridictions.

Maintenant, suite à la Convention de Montréal, il y aurait l'introduction d'une cinquième juridiction qui n'est pas seulement la résidence du passager, c'est la résidence du passager pourvu que le transporteur un établissement ou opère des vols à partir de cette juridiction.

C'est la raison principale pourquoi les Américains appuient cette nouvelle législation, surtout depuis l'accident de Lockerbie où aucune des familles des passagers ne pouvaient poursuivre aux États-Unis.

Je vous remercie encore de cette invitation, je suis à la disposition du comité sénatorial pour répondre à toute question relative à ce projet de loi ou à la convention de Varsovie ou la législation.

[Traduction]

**La présidente:** Y a-t-il des écarts entre les membres de votre association en ce qui concerne l'application de la Convention de Montréal? Y a-t-il des différences entre les petits et les grands transporteurs dans la façon dont ils sont traités par cette convention?

**M. MacKay:** Ils ne sont pas importants. Comme je le disais, il s'agit d'un projet de loi sur le transport international. Dans le contexte canadien, on parle essentiellement de quatre et peut-être de cinq compagnies qui partagent toutes le même point de vue à cet égard, autrement dit qui sont favorables à ce genre d'uniformité qu'elles estiment très bien pour elles-mêmes et pour les passagers.

**La présidente:** Croyez-vous que la responsabilité illimitée pourrait donner lieu à une augmentation sensible des primes d'assurance des transporteurs aériens?

**Mme Sénécal:** Non. Nous avons réfléchi à tout cela avant d'appuyer l'Accord entre transporteurs relatif aux questions de responsabilité en fonction duquel les transporteurs ont renoncé à leur limite de responsabilité. Air Canada est signataire de cet accord qui remonte à 1995-1996.

Les coûts de contentieux dans ce genre de situation sont très élevés. Les limites sont tellement basses que l'argent sert à déterminer s'il y a eu négligence grave ou faute intentionnelle car ce n'est qu'une fois cela déterminé que les limites peuvent être retirées. On a ainsi assisté à des procès à n'en plus finir entrepris par les avocats représentant des passagers ou des expéditeurs qui voulaient démontrer qu'il y avait eu négligence grave. Ils



pouvaient examiner tous les dossiers mécaniques. Il est intéressant pour le transporteur et pour le passager de ne pas avoir à se soumettre à un tel processus. Voilà pourquoi on suppose un certain niveau de responsabilité en cas d'accident à bord ou lors de l'embarquement ou du débarquement.

[Français]

**La présidente:** Est-ce que l'éventualité d'une responsabilité illimitée comporte un risque de faillite pour un transport aérien? Est-ce que cela peut être évité au moyen d'une assurance adéquate? Une telle assurance ne sera-t-elle pas elle-même très coûteuse à assumer de la part du transporteur?

**Mme Sénécal:** Les assureurs avaient établi qu'en enlevant la limite de responsabilité cela ne changeait pas énormément la responsabilité générale. Il faut aussi se rappeler qu'on parle ici de dommages de la personne ou décès; on parle de dommages à du fret, dommages à des bagages ou à des délais. Ce n'est pas l'appareil qui est une responsabilité différente. Cela ne parle pas des dommages comme dans les incidents ou des événements tels ceux du 11 septembre: ce ne serait que pour les personnes dans l'avion, ce ne seraient pas les gens qui étaient dans la tour. C'est le «war risk» dont on parle. C'est deux couvertures. On ne parle ici que des gens qui sont passagers ou qui ont des accidents «in the process of embarking or disembarking the aircraft».

[Traduction]

**Le sénateur Oliver:** Je m'intéresse à l'assurance responsabilité limitée. Vous avez dit que, dans le passé, le coût des poursuites a fait problème. Dans le cadre de ce nouveau régime, existe-t-il des dispositions prévoyant la médiation ou l'arbitrage pour résoudre les différends quand quelqu'un est blessé ou qu'il y a eu mort d'homme, sans qu'il soit nécessaire de se présenter devant les tribunaux?

**Mme Sénécal:** Aucune disposition ne le prévoit, mais en cas de poursuite en justice, ce sont les différents tribunaux de différents ressorts qui interviennent. Dans la plupart des tribunaux canadiens, américains et britanniques, il existe une procédure de médiation obligatoire. Dans le domaine du droit, les choses vont en ce sens. En ma qualité de responsable du service du contentieux, j'ai pour mandat de nos assureurs de m'occuper de tous les cas. Je ne veux pas avoir à payer des honoraires mirobolants. La médiation est la meilleure solution pour tous. Il y a moins de ressentiments. Il n'est pas nécessaire de laver son linge sale en famille. Il n'est pas nécessaire de dévoiler tous les menus détails concernant les passagers devant un tribunal public. Dans la mesure du possible, nous favorisons la médiation.

**Le sénateur Oliver:** Je sais. Serait-il intéressant d'inclure dans la loi une disposition encourageant très fortement la médiation et l'arbitrage en tant que façons d'accélérer le processus et de réduire les coûts?

**Mme Sénécal:** Nous aurions pu l'inclure. Nous n'en avons pas parlé dans la convention. Cependant, je puis vous garantir que tel est le cas au Canada et aux États-Unis, c'est-à-dire dans les deux pays où il y a le plus grand nombre de recours en justice. Ici, ce sont les tribunaux provinciaux, chargés d'administrer l'appareil judiciaire, qui ont établi ces procédures.

En revanche, il existe une disposition exigeant que les transporteurs, en cas d'accident majeur, fassent des versements d'avance aux victimes.

**Le sénateur Oliver:** C'est ce qu'a fait Swissair.

**Mme Sénécal:** Swissair l'a fait, mais de façon volontaire. Certains transporteurs ont adopté cette procédure dans le cadre de leurs programmes de réaction d'urgence. Je ne sais pas si EgyptAir l'a fait.

**Le sénateur Oliver:** Je sais que vous étiez présent dans la pièce quand j'ai posé mes questions aux témoins qui vous ont précédée. J'aimerais avoir votre avis sur la même question.

Supposons qu'un transporteur canadien transporte des passagers canadiens en Europe, qu'il y ait négligence de sa part et que ces personnes soient blessées ou tuées. Supposons que la poursuite s'élève en tout à 200 millions de dollars. Supposons aussi que le transporteur aérien ait une assurance, mais que celle-ci, en vertu des clauses d'exclusion de la police, refuse d'assumer la responsabilité financière.

En vertu de cette loi, et afin de dédommager les victimes ou leurs familles, est-ce que nos transporteurs ne devraient pas avoir leur propre assurance et réserver un capital suffisant pour faire face à d'éventuels sinistres advenant que leur assureur rejette la responsabilité?

**Mme Sénécal:** Nous avons une assurance générale de 1 à 2 milliards de dollars. C'est là notre obligation générale en tant que transporteur. La responsabilité et la responsabilité limitée sont fondées sur chaque passager. Le système à deux niveaux que nous vous avons expliqué est fondé sur le passager. Les 150 000 premiers dollars, que j'ai calculés, représentent les droits de tirage spéciaux. Le calcul utilisé est fondé sur la conversion du franc-or, mais vous n'avez pas besoin de le savoir. Un calcul rapide établit que des droits de tirage spéciaux de 100 000 \$ équivalent à peu près à 117 000 \$ américains. Voilà pour le premier élément.

Il n'est pas nécessaire de prouver la négligence. Le fait qu'il y ait négligence ou même négligence grave n'annule pas la couverture en vertu d'une des assurances aéronautiques actuelles.

Je n'ai jamais vu aucune compagnie refuser de payer pour un accident qui tombe dans le cadre du régime de Varsovie ou de la Convention de Montréal. Il est certain que tout accident, toute blessure corporelle se produisant à bord d'un avion, à l'embarquement ou au débarquement lors d'un vol international est couvert par l'assurance. Cela ne fait aucun doute.

**Le sénateur Oliver:** Prenons un passager hypothétique, un neurochirurgien de 30 ans qui a une espérance de vie de 85 ans et une famille de trois. S'il décède, est-ce que l'assureur va lui payer la valeur de son sinistre pour les dommages généraux?

**Mme Sénécal:** Ce serait payé par l'assureur.

Quand on examine cette loi, on a tendance à ne penser qu'à des écrasements d'avion. Cependant, la mise en oeuvre de cette loi, au quotidien, concerne davantage les malles qui tombent inopinément des rangements supérieurs sur la tête des passagers. Il est plutôt question des dommages qu'occasionne un chariot sur sa lancée ou d'une chute dans un hall ou encore du passager qui se brûle un doigt quand il touche au plafonnier plutôt que d'appuyer sur le bouton d'appel de l'agent de bord. Voilà les situations qui sont visées par cette loi. Elles se produisent tous les jours sur les vols internationaux.

**Le sénateur Callbeck:** Vous avez dit que trois transporteurs canadiens participent à la Convention de Montréal. Ils n'y ont jamais vu de grande objection.

**Mme Sénécal:** Non, ils y étaient favorables.

**Le sénateur Callbeck:** Vous nous avez dit que vous êtes favorable à cette convention et que vous incitez les pays à envisager d'adopter une loi semblable à celle qui existe aux États-Unis pour aider les familles des victimes.

**Mme Sénécal:** Oui. Il s'agit de la Convention de Montréal. Celle-ci contient une disposition qui incite les pays à adopter une loi semblable à celle en vigueur aux États-Unis. On n'y trouve pas précisément les mots «semblable à la loi américaine», mais on sous-entend qu'il s'agit d'une loi destinée à aider les familles des victimes. Il est notamment question du versement d'avance de certains montants, en cas d'écrasement d'avion, sans égard à la responsabilité.

**Le sénateur Callbeck:** Est-ce dans la convention?

**Mme Sénécal:** Oui. Je pourrai essayer de vous préciser la disposition en question.

**Le sénateur Callbeck:** Étiez-vous ici quand j'ai demandé à la personne qui vous a précédée qu'elle différencie il y avait sur le plan de la responsabilité entre les vols intérieurs et les vols internationaux?

**Mme Sénécal:** Oui.

**Le sénateur Callbeck:** Pourriez-vous me l'expliquer, s'il vous plaît?

**Mme Sénécal:** Dans le domaine du transport intérieur, c'est la loi nationale qui s'applique. Au Canada, nous avons deux régimes qui sont fondés sur une responsabilité contractuelle. Ainsi, pour un passager résidant au Québec, c'est le droit civil qui s'applique en matière de responsabilité contractuelle. La question est de savoir si le transporteur a ou non respecté ses obligations. On ne suppose pas de responsabilité a priori. Dès lors, le passager, dans un déplacement intérieur, doit prouver que le transporteur a commis une faute ou qu'il est en tort en vertu du droit commun.

**Le sénateur Oliver:** Ou qu'il n'a pas respecté le contrat.

**Mme Sénécal:** Ou qu'il n'a pas respecté le contrat. Il n'y a pas de limite de responsabilité. Avant, il y avait une limite de responsabilité, dans le tarif, sur le chapitre des dommages corporels, mais cette disposition a été renversée à un moment donné.

**Le sénateur Callbeck:** Ici, on dit que les limites de responsabilité sont supérieures dans le cas des vols internationaux que dans celui des vols comportant une escale aux États-Unis. Pourquoi cela? Il est indiqué entre parenthèses «C'est ce qu'on peut lire au verso des billets d'avion».

**Mme Sénécal:** Il existe trois approches. D'abord, le montant en fonction de la Convention de Varsovie au sens strict du terme, qui s'applique aux pays dont les transporteurs ont adopté les limitations supérieures dans leurs tarifs. Les montants étaient de 15 000 à 25 000 \$, ce qui est ridicule dans les cas de décès à bord d'un avion.

Le département américain des transports a imposé aux transporteurs, comme conditions d'émission des licences d'ex ploitation en provenance ou en direction des États-Unis, et afin de protéger leurs citoyens, de hausser les limites de responsabilité. Voilà pourquoi elle est plus haute, mais elle n'est pas aussi élevée que celles énoncées dans les tarifs d'Air Canada, par exemple, ou de tout autre transporteur ayant signé l'Accord entre transporteurs relatif aux questions de responsabilité. Nous avons incorporé cela dans nos tarifs. Voilà donc les trois approches dont je vous parlais.

Cependant, il en existe d'autres. Certains pays ont ratifié le Protocole de La Haye qui augmente légèrement le plafond. Il y a aussi ceux qui ont ratifié le Protocole no 4 de Montréal qui constitue une autre légère augmentation par rapport au plafond. J'ai essayé de vous résumer cela en vous parlant d'un système disparate.

**Le sénateur Finestone:** J'aimerais en revenir à l'exemple du jeune neurochirurgien que nous a donné le sénateur Oliver. Si ce neurochirurgien est assis à côté d'un jeune passager de 24 ans qui n'a pas encore fini l'université et que tous deux reçoivent sur la tête la même pièce d'équipement, seront-ils indemnisés à la même hauteur?

**Mme Sénécal:** Non, cela dépendra des dommages subis.

**Le sénateur Finestone:** Supposons qu'ils aient tous deux subi une fracture du crâne, qu'ils aient des blessures graves identiques. Quant à moi, le mot égalité ne signifie pas ici qu'on applique forcément les mêmes mesures ou les mêmes dédommagements. Est-ce que le jeune homme de 24 ans, qui est sans emploi et qui n'a pas d'avenir bien défini, va recevoir les mêmes indemnités que le neurochirurgien qui est père de famille et qui a un brillant avenir devant lui? Si vous essayez de tout ramener à un même niveau, comment envisagez-vous de dédommager les familles?

**Mme Sénécal:** Je ne me suis peut-être pas bien exprimée. Il y a deux aspects à cela. D'abord, intervient la responsabilité. Le transporteur est-il ou non responsable? Combien devrait-il payer? Quel est le plafond? Par ailleurs, il y a l'évaluation des dommages subis. En cas de responsabilité, trois éléments

interviennent: y a-t-il effectivement responsabilité, autrement dit y a-t-il faute présumée? Deuxièmement, quels sont les dommages subis? Troisièmement, quel est le lien entre les deux?

Dans le régime de Varsovie, qui a précédé celui établi par la Convention de Montréal et par l'accord entre transporteurs, la responsabilité peut être limitée. Dans votre exemple, comme dans tous les autres cas de responsabilité, il faut établir les dommages subis par chacun.

**Le sénateur Finestone:** Supposons que les deux personnes soient mortes.

**Mme Sénécal:** Eh bien cela dépend de qui a le droit d'entreprendre des poursuites. Quel est l'effet sur la famille et sur les héritiers? Quels peuvent être les effets de cette perte sur l'héritage?

**Le sénateur Finestone:** Supposons que tous les deux n'aient pas travaillé pendant trois mois ou qu'ils aient été indisposés. J'essaie d'établir pourquoi il y a une différence.

**Mme Sénécal:** Les tribunaux ont établi qu'il est plus facile de quantifier la perte de revenu pour la famille dans le cas d'une victime ayant une carrière d'assurée que dans celui d'une personne qui a de simples espoirs de carrière. Dans le dernier cas, on parle de perte d'opportunité plutôt que de perte de revenu. On évalue les deux choses différemment. Les actuaires sont des champions dans ce genre d'exercice. Ce sont les juricomptables qui déterminent les montants.

Les héritiers d'une personne ayant des enfants en bas âge obtiendront sans doute davantage que ceux d'une personne qui est sans enfant.

**Le sénateur Finestone:** Et d'où viennent ces 135 000 \$ dans tout cela?

**Mme Sénécal:** Ce sont des droits de tirage spéciaux de 100 000 \$ qui correspondent au niveau auquel il y a un changement de responsabilité. Jusqu'à 100 000 \$ en droits de tirage spéciaux, le transporteur n'a presque pas de défense, à condition qu'il s'agisse d'un accident s'étant produit à bord d'un avion ou lors de l'embarquement ou du débarquement. La responsabilité du transporteur ne peut être limitée ni exclue, sauf en cas de négligence de la victime. Je pourrais vous donner des exemples plus tard.

Dans le cas du second niveau, il n'y a pas de limite. Au-delà de 100 000 \$ en droits de tirage spéciaux, le transporteur a davantage de moyens de défense. Ces défenses sont: la négligence de la victime, si le transporteur établit par ailleurs qu'il n'a pas été négligent et qu'il a pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le problème; le fait que les dommages n'ont pas été causés par un acte fautif ou par une omission de sa part; le fait que les dommages sont uniquement dus à la négligence ou à l'acte fautif d'un tiers. Voilà les défenses qui interviennent au-delà de 100 000 \$ en DTS.

**Le sénateur Finestone:** Au premier niveau, on suppose que le transporteur est strictement responsable pour les sinistres jusqu'à hauteur de 135 000 \$. Cette somme ne permettra pas vraiment de venir en aide aux familles à long terme qui ont trois enfants. Qu'advient-il d'elles? Doivent-elles se pourvoir en justice?

**Mme Sénécal:** Elles ont aussi leur propre assurance-vie. C'est à cela que sert une assurance-vie.

**Le sénateur Finestone:** Autrement dit, que Dieu nous protège contre un énorme trou d'air de plusieurs centaines de pieds provoquant plusieurs blessés à bord. L'indemnité maximale par passager serait de 135 000 \$. C'est le plafond?

**Mme Sénécal:** Ce n'est pas ce que j'ai dit. Pour prétendre toucher plus de 135 000 \$, il faut prouver que le transporteur est en faute.

**Le sénateur Finestone:** Qui?

**Mme Sénécal:** C'est le transporteur qui doit admettre qu'il a commis une faute ou qu'il n'a pas pris les mesures raisonnables. Dès lors qu'il y a présomption, il y a possibilité de défense. Les transporteurs n'ont pas besoin d'en faire la preuve. Ils peuvent dire «Moi, transporteur, j'ai fait tout ce qui était raisonnablement envisageable pour éviter cela».

L'un des exemples parfaits est celui du cas récent d'un passager perturbateur. C'est un des autres aspects dont je m'occupe. Cette personne en avait battu une autre.

**Le sénateur Finestone:** Vous parlez de la rage de l'air?

**Mme Sénécal:** Oui. Cela s'est passé à bord d'un avion de KLM et a été jugé à Montréal. KLM a déclaré qu'un tiers était en faute, parce qu'un passager en avait battu une autre. Le tribunal a estimé que KLM n'avait pas pris toutes les mesures raisonnables et a jugé que la compagnie aérienne avait été consciente du comportement bizarre du passager et du fait qu'il avait déjà été agressif envers d'autres passagers; la cour a soutenu que la compagnie aurait dû mieux surveiller l'agresseur.

**Le sénateur Finestone:** Ils auraient dû fortement incliner l'avion sur le côté et l'assommer.

**Le sénateur Oliver:** Était-ce un problème d'alcool?

**Mme Sénécal:** Je ne me rappelle plus si la personne avait consommé de l'alcool ou pris des cachets ou les deux en même temps, ou encore si elle était simplement très agressive.

**Le sénateur Finestone:** La compagnie aérienne est-elle responsable si elle sert de l'alcool à un passager chez qui elle a noté un comportement agité?

**Mme Sénécal:** Cela dépend s'il s'agit d'un vol international. Dans ce cas, c'était un vol de jour et ce n'est donc pas la même chose.

**Le sénateur Finestone:** Le pilote n'aurait-il pas pu incliner violemment l'avion sur la droite pour assommer le passager?

**M. MacKay:** Ça n'aurait pas été une bonne idée. Plusieurs autres passagers auraient été assommés du même coup.

**La présidente:** Ne vous laissez pas emporter, sénateur Finestone.

**Le sénateur Finestone:** Je vais vous poser une question au sujet des billets émis par voie électronique. Cette méthode pose-t-elle actuellement des problèmes?

**Mme Sénécal:** Non.

**Le sénateur Finestone:** Est-ce que le changement est pour le mieux?

**Mme Sénécal:** Oui. Pour l'instant, quand des billets électroniques sont offerts dans le cas des transporteurs internationaux, vous devez aussi faire un minimum de confirmation sur papier, disposer d'un reçu d'itinéraire, parce que c'est la Convention de Varsovie qui énonce les conditions de délivrance des billets. On part du principe qu'il faut délivrer un document tangible et qu'un courriel n'est pas une confirmation suffisante.

**Le sénateur Finestone:** Mon billet électronique a déjà été perdu à cause de la négligence de quelqu'un d'autre.

**Mme Sénécal:** On peut toujours le récupérer.

**Le sénateur Finestone:** Mais l'itinéraire n'est pas suffisant. Il a fallu rechercher ça dans le système.

**Mme Sénécal:** Il faut faire la différence entre les vols internationaux et les vols intérieurs. Dans le cas des vols intérieurs, les billets peuvent être délivrés par courriel sans problème. On peut les acheminer par voie électronique ou on peut simplement émettre un numéro de dossier.

La Convention de Varsovie a été rédigée à une époque où les gens prenaient le temps de remplir les billets d'avion à la main. Aujourd'hui, il suffit d'aller dans un kiosque électronique, d'entrer les données à l'aide d'un clavier et le tour est joué.

**Le sénateur Adams:** Si je veux partir d'Ottawa pour aller quelque part en Europe, est-ce que je dois me munir d'une assurance complémentaire en même temps que mon billet? Comment ce système fonctionne-t-il? Est-ce que la compagnie d'assurances et Air Canada ou une autre compagnie travaille main dans la main?

**Mme Sénécal:** Vous n'avez pas à acheter d'assurance complémentaire. Si vous voulez disposer d'une couverture supplémentaire, c'est votre choix. Pour l'instant, cela dépend de ce que vous avez acheté et de ce que vous avez dans vos bagages. La limite de responsabilité dans le cas des bagages peut ne pas couvrir tout ce que vous avez. La plupart des gens disposent d'une assurance personnelle qui couvre la différence, mais on peut toujours acheter une assurance complémentaire pour couvrir tout ce qui n'est pas forcément visé par les sinistres liés au fait de se trouver à bord d'un avion. Il peut s'agir d'une assurance-maladie qui vous permettra de rentrer plus tôt si besoin est. Il existe toute une série d'assurances-voyage qui sont très bien, selon le genre de billet que vous aurez acheté.

**Le sénateur Adams:** Si l'on parle de vols internationaux, on parle forcément de devises différentes. Comment tout cela se passe-t-il?

**Mme Sénécal:** Il existe une unité que l'on appelle les droits de tirage spéciaux et qui sont l'unité standard utilisée par le Fonds monétaire international. Je crois que 100 000 \$ en droits de tirages spéciaux équivalent à 117 000 \$ américains et à environ 170 000 \$ canadiens, selon la conversion du moment. Tout cela équivaut aussi à environ 75 000 livres sterling.

**Le sénateur Callbeck:** Je vais vous poser une question au sujet des vols intérieurs et des bagages perdus. Quel est le maximum pouvant être payé?

**Mme Sénécal:** Pour l'instant, la plupart des transporteurs canadiens prévoient un maximum de 1 500 \$ par passager. En vertu du régime de Varsovie, il existe une indemnité maximale qui est fondée sur le poids des bagages. Les transporteurs acceptaient deux bagages enregistrés d'un maximum de 32 kilos chacun. La limite de responsabilité était calculée en fonction du poids des bagages. En vertu de la Convention de Montréal, la limite s'approche des 1 500 \$ canadiens par passager. Cela illustre ce dont je vous parlais au sujet de l'harmonisation des voyages intérieurs et des voyages internationaux.

**Le sénateur Oliver:** Est-ce que ce sera déplafonné?

**Mme Sénécal:** Non, pas dans le cas des bagages. Cependant, pour toute réclamation dépassant le plafond prévu, vous pouvez toujours recourir à votre assurance maison et, si vous avez réglé votre billet par carte de crédit, il faut savoir que la plupart d'entre elles offrent une couverture supplémentaire. Vous avez aussi la possibilité de vous munir d'une couverture additionnelle indépendante.

**Le sénateur Callbeck:** Ce sera 1 500 \$? Parce que quelqu'un m'a dit qu'à présent c'est 350 \$.

**M. MacKay:** Pour les voyages internationaux. La formule fait intervenir le calcul du poids. Depuis toujours, ce montant est supérieur sur les vols internationaux à ce qu'il est sur les vols intérieurs. Avec cette convention, la limite internationale sera portée à la limite normale pour les vols intérieurs.

**Mme Sénécal:** C'est fatidique, car lorsqu'on voyage sur des vols internationaux, on emporte normalement plus de bagages que si l'on emprunte un vol intérieur.

**La présidente:** On ne sait jamais.

**Le sénateur Adams:** Si une personne porte 10 000 \$ de bijoux sur elle que se passe-t-il en cas d'accident? Vous avez parlé de bagages et d'assurance personnelle. Mais que se passe-t-il dans le cas d'un manteau de vison de 5 000 \$ qui est perdu?

**Mme Sénécal:** Si vous mettez votre vison de 5 000 \$ dans vos bagages, vous devriez vous munir d'une assurance complémentaire. Vos limites sont alors connues, elles sont publiques et vous prenez un risque. C'est la même chose que d'utiliser le courrier normal pour envoyer des articles de valeur.

[Français]

Je vous remercie beaucoup pour votre témoignage. Encore une fois, nous regrettons le contretemps qui nous a obligés à rester un peu plus tard.

[Traduction]

Merci de nous avoir renseignés davantage sur ce projet de loi.

La séance est levée.



[Accueil](#) | [Avis importants](#)