

 [Accueil](#)[Travaux parlementaires](#)[Sénateurs et députés](#)[Au sujet du Parlement](#)[Visitez le Parlement](#)[Emplois](#)[Partagez cette page](#)[Accueil de la section](#)[Publications - 29 novembre 2001](#)[Procès-verbal](#) | [Témoignages](#)[Options](#)[Retour à la liste des réunions](#) | [Guide d'utilisateur](#)

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT AND GOVERNMENT OPERATIONS

LE COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES OPÉRATIONS GOUVERNEMENTALES

TÉMOIGNAGES

[*Enregistrement électronique*]

Le jeudi 29 novembre 2001

• 1532

[*Traduction*]

Le président (M. Ovid Jackson (Bruce—Grey—Owen Sound, Lib.)): Chers collègues, j'aimerais déclarer la séance ouverte. Je sais que la plupart d'entre vous avez d'autres choses à faire, mais c'est un projet de loi relativement court. Il s'agit du projet de loi S-33, Loi modifiant la Loi sur le transport aérien.

Je tiens à souhaiter la bienvenue à nos témoins de Transports Canada. Je leur demanderai de se présenter et de nous faire un bref exposé.

M. Vayzel Lee (conseiller en politiques, Politiques du transport aérien intérieur, ministère des Transports): Merci, monsieur le président.

Je m'appelle Vayzel Lee, et je viens de Transports Canada. Je suis accompagnée d'Elizabeth MacNab, conseillère juridique, et de Louis Gauthier, lui aussi conseiller juridique.

Comme vous l'avez dit, monsieur le président, ce projet de loi est bref et il porte sur des modifications à la Loi sur le transport aérien. Le projet de loi veut modifier cette loi pour permettre au Canada de ratifier et d'adopter comme une loi la Convention de Montréal qui est l'oeuvre des États membres de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

La Convention de Montréal consolide et modernise le régime mondial de règles communes relatif à la responsabilité du transporteur qui est actuellement en vigueur. Actuellement, le régime en vigueur est celui de la Convention de Varsovie de 1929, avec les textes modificatifs qui s'y rattachent. En deux mots, la Convention de Montréal réunit cette convention originale de 1929 avec tous les textes modificatifs et autres caractéristiques rachetant ses défauts pour en faire une convention unique.

Nous relevons deux des grandes caractéristiques de la Convention de Montréal. Elle établit un système de responsabilité illimitée—au lieu de limitée—des transporteurs relativement au transport de passagers sur des vols internationaux. En cas d'accident, la Convention de Montréal permettrait aussi à ces passagers de choisir leur propre système juridique pour faire des réclamations.

Comme je l'ai dit il y a un moment, la Convention de Montréal découle d'un effort qu'ont produit des États-nations et des États pour consolider et moderniser un système âgé de 72 ans. Elle n'est pas considérée litigieuse dans le milieu de l'aviation, et elle n'a pas d'autres répercussions financières que ce qui est déjà en pratique dans l'industrie. À ce jour, plus de 67 pays, dont les États-Unis et les autres principaux partenaires commerciaux du Canada, ont déjà signé la Convention. Sur ces pays, 11 l'ont aussi déjà ratifiée. Il faut un quorum de 30 pays pour rendre effective la ratification de la Convention de Montréal. Une fois ce quorum atteint, la Convention de Montréal aura force exécutoire à l'échelle internationale.

• 1535

Ceci conclut mes brèves remarques sur la Convention de Montréal et les amendements à la Loi sur le transport aérien. En deux mots, les amendements annexeraient la Convention à la loi. Ils ne remplaceraient pas l'ancien système avant que les autres pays membres y aient souscrit.

Nous sommes prêts à répondre aux questions.

Le président: Merci beaucoup.

James.

M. James Moore (Port Moody—Coquitlam—Port Coquitlam, Alliance canadienne): Je n'ai pas de questions à poser, monsieur le président.

Le président: Val.

Mme Val Meredith (South Surrey—White Rock—Langley, PC/RD): Combien d'autres pays membres doivent signer la Convention pour la ratifier?

M. Vayzel Lee: Il faut un quorum de 30 pays, madame Meredith.

Mme Val Meredith: C'est 30 pays sur l'ensemble des membres participants.

M. Vayzel Lee: C'est bien cela, et 11 l'ont déjà ratifiée.

Mme Val Meredith: Prévoyez-vous qu'il puisse y avoir des problèmes pour que les autres la ratifient? À ce que je comprends, l'OACI se réunit tous les trois ans...

M. Vayzel Lee: C'est bien cela.

Mme Val Meredith: ...et ceci date de la réunion de 1999. Ils voudraient que ce soit ratifié, mais cette réunion a eu lieu il y a deux ans et demi. Pourrait-il y avoir des raisons, selon vous, pour que d'autres pays refusent de la ratifier?

M. Vayzel Lee: La plus récente assemblée générale triennale des pays membres de l'OACI vient d'avoir lieu à Montréal, il y a deux mois, soit en septembre. Les délibérations ont commencé le 25 septembre. À ce moment-là, les pays membres, dont le Canada, devaient faire rapport de l'état d'avancement de la situation de la ratification de cette Convention de Montréal. Comme vous le savez, certains événements plutôt tragiques ont précédé cette assemblée générale triennale alors, malheureusement, le monde entier s'intéressait plus à ces événements qu'à faire le rapport de leur situation à ce sujet. Mais à part cela, non, madame Meredith, je ne prévois aucun problème. C'est considéré comme un détail administratif, principalement parce que ce qui est proposé est déjà en pratique maintenant.

Mme Val Meredith: Ce projet de loi traite bien du facteur de responsabilité des transporteurs aériens, n'est-ce pas? À ce que je comprends—mais peut-être ai-je mal compris ce qu'il contient—il ouvre la voie à la responsabilité. Est-ce encore applicable après les événements dont vous avez parlé, ceux du 11 septembre? Est-il opportun d'avoir ce facteur de responsabilité grande ouverte des transporteurs aériens?


M. Vayzel Lee: Monsieur le président, madame Meredith, je pense que j'ai entendu deux questions.

Mme Val Meredith: Cela arrive.

M. Vayzel Lee: Permettez-moi de vous faire part de mes réflexions là-dessus.

Le système qui est actuellement en vigueur, le système de Varsovie—c'est-à-dire l'ancien système de 1929, avec les diverses modifications législatives apportées depuis cette date—établit un minimum légal. Les pays qui ont adopté ce système comme leur loi nationale et qui en font partie obligent les transporteurs à s'y conformer. Cela ne signifie pas que les transporteurs doivent viser cette norme comme un maximum. C'est plutôt un minimum.

Sur votre billet d'avion, vous verrez que les transporteurs aériens doivent adhérer aux modalités du système de Varsovie relativement au transport international. Mais comme je l'ai dit plus tôt, par le biais de contrats, en l'intégrant à leurs coûts d'exploitation, ils appliquent plutôt une norme supérieure, qui est plus près de ce qui est proposé formellement dans la Convention de Montréal aujourd'hui. L'on veut savoir si ces normes s'appliqueront encore quand la Convention de Montréal aura force exécutoire à l'échelle internationale? Pour l'instant, il n'y a pas de raison de penser que cette situation changerait, parce que les transporteurs sont prêts à appliquer la norme la plus élevée aujourd'hui pour éviter des litiges extrêmement coûteux s'ils devaient retomber à une norme inférieure.

• 1540 

Mme Val Meredith: Ce que je veux dire, c'est que les assureurs ont refusé de couvrir les activités terroristes après le 11 septembre, alors si un facteur de responsabilité devait entrer en ligne de compte dans le scénario de New York et de Washington, la responsabilité serait astronomique. Les transporteurs intérieurs ou les compagnies privées qui offrent les services d'assurance ont refusé d'assumer cette responsabilité. Alors je demande encore si ceci est applicable. Ou peut-être devrait-il y avoir des changements pour faire en sorte que les transporteurs puissent avoir une assurance?

M. Vayzel Lee: Dans ce cas-là, comme d'autres pays du monde, le Canada a accepté d'indemniser son industrie des transports pour les risques de guerre et les activités terroristes, mais seulement pour cette partie. Par conséquent, les transporteurs peuvent continuer de fonctionner, poursuivre leurs activités. Autrement, si les transporteurs n'étaient pas assurables, nous n'aurions plus d'industrie. Alors je dirais en toute confiance que, si les pays résolvent cette situation et que les transporteurs trouvent une solution pour composer avec cet aspect particulier, le risque de guerre et le terrorisme—je pense absolument que ce système, mis à part ces circonstances particulières, continuera de s'appliquer.

Mme Val Meredith: Alors vous voyez ce système comme quelque chose qui est à part des incidents qui survenaient auparavant, avec les avions, en fait. Bien que, selon ce que j'ai compris, c'est une mesure temporaire, jusqu'à ce que les compagnies d'assurance privées règlent la question, pensez-vous que le gouvernement devra continuer d'offrir cette assurance à long terme?

Mme Elizabeth MacNab (conseillère juridique, Services juridiques, ministère des Transports): Si je peux ajouter un mot à ce que disait M. Lee, l'assurance doit faire l'objet d'une discussion à une réunion de l'Organisation de l'aviation civile internationale à Montréal, la semaine prochaine.

Actuellement, les compagnies d'assurance assurent les passagers contre le risque de guerre. Le vrai problème—et c'est ce qu'a entrepris actuellement le Canada de couvrir—c'est le risque de blessures à un tiers—autrement dit les coûts du World Trade Center. Les compagnies d'assurance, à ce que j'ai compris, ont rapidement accepté de protéger les passagers de l'aéronef contre les risques de guerre.

Mais comme je l'ai dit, une rencontre internationale doit avoir lieu la semaine prochaine pour discuter des moyens d'offrir une assurance contre le risque de guerre, tant généralement que spécifiquement, pour les tiers.

Je vous remercie.

Mme Val Meredith: J'aimerais être sûre que cette loi est encore d'actualité et assure une certaine harmonisation, si on veut, avec la communauté mondiale, et qu'elle traitera de problèmes comme l'assurance-vie et la responsabilité pour l'avenir. Est-ce que cette loi est encore applicable?

M. Vayzel Lee: Dans la mesure où les dispositions que propose cette convention sont déjà en pratique aujourd'hui, la réponse est oui.

Mme Val Meredith: Je vous remercie.

Le président: Mario, y a-t-il des questions?

M. Mario Laframboise (Argenteuil—Papineau—Mirabel, BQ): Non.

M. Marcel Proulx (Hull—Aylmer, Lib.): Je propose que nous passions à l'examen article par article, monsieur le président.

Mme Val Meredith: Pouvons-nous en avoir des copies?

Le président: Vous voulez des copies de la loi? Bien entendu.

(Les articles 1 à 6 inclusivement sont adoptés)


(L'annexe est adoptée)

Le président: Est-ce que le titre est adopté?

Des voix: D'accord.

Le président: Le projet de loi est-il adopté?

Des voix: D'accord.

• 1545 

Le président: Puis-je présenter le projet de loi à la Chambre, sans amendements?

Des voix: D'accord.

Le président: Le projet de loi est adopté.

Je vous remercie de votre collaboration, mesdames et messieurs.

Une voix: Pourrions-nous n'avoir que des réunions comme celle-ci?

Des voix: Oh, oh!

Le président: La séance est levée.