

Cour d'appel fédérale



Federal Court of Appeal

Date : 20161215

Dossier : A-242-16

Référence : 2016 CAF 314

[TRADUCTION FRANÇAISE]

**CORAM : LE JUGE NADON
LA JUGE DAWSON
LE JUGE SCOTT**

ENTRE :

GÁBOR LUKÁCS

appellant

et

**OFFICE DES TRANSPORTS DU CANADA et
NEWLEAF TRAVEL COMPANY INC.**

intimés

Audience tenue à Ottawa (Ontario), le 14 décembre 2016.

Jugement rendu à Ottawa (Ontario), le 15 décembre 2016.

MOTIFS DU JUGEMENT :

LA JUGE DAWSON

Y ONT SOUSCRIT :

**LE JUGE NADON
LE JUGE SCOTT**

Cour d'appel fédérale



Federal Court of Appeal

Date : 20161215

Dossier : A-242-16

Référence : 2016 CAF 314

[TRADUCTION FRANÇAISE]

**CORAM : LE JUGE NADON
LA JUGE DAWSON
LE JUGE SCOTT**

ENTRE :

GÁBOR LUKÁCS

appellant

et

**OFFICE DES TRANSPORTS DU CANADA et
NEWLEAF TRAVEL COMPANY INC.**

intimés

MOTIFS DU JUGEMENT

LA JUGE DAWSON

[1] Dans l'industrie du transport aérien, les entités qui n'exploitent pas d'aéronefs, mais qui achètent les places destinées aux passagers d'un transporteur aérien et les revendent ensuite au public sont appelés des « revendeurs » ou des « fournisseurs indirects de services aériens ».

L'Office des transports du Canada a statué que les revendeurs n'exploitent pas un « service aérien » au sens du paragraphe 55(1) de la *Loi sur les transports au*

Canada, L.C. 1996, ch. 10 (la Loi) à condition qu'ils ne se présentent pas au public en tant que transporteurs aériens qui exploitent un service aérien (décision n° 100-A-2016). Il s'en est suivi que les revendeurs ne sont pas tenus de détenir une licence de transport aérien et que, d'après son modèle d'affaires proposé, NewLeaf Travel Company Inc. n'exploiterait pas un service aérien.

[2] Dans le présent appel de la décision de l'Office, l'appelant soutient que la décision est déraisonnable et qu'en rendant sa décision, l'Office a outrepassé sa compétence.

[3] Je ne suis pas d'accord.

[4] L'Office a fondé son interprétation du paragraphe 55(1) de sa loi constitutive sur une analyse textuelle, contextuelle et téléologique. L'Office a souligné en particulier que, bien que l'article 57 de la Loi interdise à quiconque d'exploiter un service aérien à moins de détenir une licence relativement à ce service, l'article 59 n'oblige pas la personne qui vend le service aérien à détenir une licence; il exige seulement la détention, sans préciser par qui, d'une licence en règle pour le service aérien offert. Il a été jugé que, lus ensemble, ces articles montraient l'intention du législateur de ne pas faire équivaloir vente d'un service aérien au public et exploitation d'un service aérien, même si les revendeurs exercent un contrôle commercial sur un service aérien en ce qui concerne des éléments comme les routes, l'établissement des horaires et des prix et le matériel, tandis que les transporteurs licenciés exploitent les aéronefs pour le compte des revendeurs.

[5] Cette interprétation de la Loi était raisonnable. Il convient de se rappeler que, lorsque le libellé d'une disposition est précis et non équivoque, le sens ordinaire des mots joue un rôle primordial dans le processus d'interprétation (*Hypothèques Trustco Canada c. Canada*,

2005 CSC 54, [2005] 2 R.C.S. 601, au paragraphe 10). La décision n'était pas non plus déraisonnable parce que l'Office avait omis de faire un exposé complet de toutes les caractéristiques définissant ce qu'est l'exploitation d'un service aérien. Il était suffisant que l'Office conclue que «ce que signifie l'exploitation d'un service aérien n'inclut pas les revendeurs, tant qu'ils ne se présentent pas au public » comme exploitant des aéronefs ou un service aérien intérieur ou international.

[6] À mon avis, l'argument le plus convaincant de l'appelant est qu'ensemble, les articles 65 et 66 de la Loi traduisent l'intention du législateur que les personnes qui exercent un contrôle sur les prix, les routes, les horaires et la fréquence des vols d'un service aérien soient licenciées. Étant donné que les revendeurs exercent un tel contrôle, l'appelant soutient qu'ils devraient détenir une licence. Toutefois, les articles invoqués par l'appelant sont des dispositions prévoyant des sanctions. Il n'était pas déraisonnable que l'Office interprète ces dispositions de la Loi comme visant le licencié dans le cadre d'une entente de revente, même si le revendeur contrôle des éléments comme les prix et les horaires. Il n'y a rien dans la Loi qui exige expressément que le licencié contrôle des éléments comme les prix, les routes et les horaires.

[7] Je rejette également l'observation de l'appelant selon laquelle, étant donné l'absence de toute relation contractuelle entre le licencié et les passagers, le licencié dans le cadre d'une entente de revente n'a aucune obligation envers les passagers. Comme l'Office l'a conclu, les passagers seront tout de même visés, et ainsi protégés, par les conditions de transport énoncées dans le tarif établi par le transporteur aérien licencié exploitant les aéronefs à bord desquels voyagent les passagers. En outre, le transporteur aérien licencié devra détenir l'assurance

responsabilité civile réglementaire. De façon plus générale, les transporteurs aériens licenciés sont régis par la Loi lorsqu'ils fournissent un service aérien. L'intervention d'un revendeur ne dispense pas les licenciés de l'exigence de se conformer à toutes les obligations que leur impose la Loi.

[8] Ce dernier point répond à l'affirmation de l'appelant, faite dans ses observations écrites, selon laquelle l'Office a outrepassé sa compétence en dispensant une personne de l'exigence de détenir l'assurance responsabilité civile réglementaire. Il découle de la décision de l'Office que les revendeurs ne sont pas tenus de détenir l'assurance responsabilité civile réglementaire. Il s'agit d'une exigence imposée au transporteur aérien licencié. Les revendeurs ne peuvent pas être dispensés d'une obligation qui ne s'applique pas à eux. Par conséquent, l'Office n'a pas outrepassé sa compétence.

[9] L'Office n'a pas non plus contourné l'exigence de propriété canadienne. Comme l'Office l'a fait observer, si un revendeur non canadien devenait propriétaire d'un transporteur aérien licencié ou en acquérait le contrôle de fait, ce transporteur cesserait d'être canadien et ne serait plus autorisé à détenir une licence.

[10] Enfin, comme l'Office l'a fait remarquer, le fait de ne pas exiger d'un revendeur qu'il obtienne une assurance n'équivaut pas à laisser les consommateurs sans protection. En plus de la protection résultant des obligations imposées aux transporteurs aériens licenciés, les revendeurs sont assujettis à la législation provinciale en matière de protection des voyageurs et de droits des consommateurs.

[11] Il s'ensuit que je rejetterais le présent appel. Dans des circonstances où il y a un intérêt public à ce que la décision de l'Office soit contrôlée, je n'adjugerais pas de dépens contre l'appelant. Étant donné que ce dernier n'a pas obtenu gain de cause, je suis d'avis de ne pas adjuger de dépens en sa faveur.

« Eleanor R. Dawson »

j.c.a.

« Je suis d'accord.

M. Nadon, j.c.a. »

« Je suis d'accord.

A. F. Scott, j.c.a. »

Traduction certifiée conforme
Elisabeth Ross, jurilinguiste

COUR D'APPEL FÉDÉRALE

AVOCATS INSCRITS AU DOSSIER

DOSSIER : A-242-16

INTITULÉ : GÁBOR LUKÁCS c. OFFICE
DES TRANSPORTS DU
CANADA ET NEWLEAF
TRAVEL COMPANY INC.

LIEU DE L'AUDIENCE : OTTAWA (ONTARIO)

DATE DE L'AUDIENCE : LE 14 DÉCEMBRE 2016

MOTIFS DU JUGEMENT : LA JUGE DAWSON

Y ONT SOUSCRIT : LE JUGE NADON
LE JUGE SCOTT

DATE DES MOTIFS : LE 15 DÉCEMBRE 2016

COMPARUTIONS :

Gábor Lukács L'APPELANT

Allan Matte POUR L'INTIMÉ L'OFFICE
DES TRANSPORTS DU
CANADA

Brian J. Meronek, c.r.
Brian P. Hennings POUR L'INTIMÉE
NEWLEAF TRAVEL
COMPANY INC.

AVOCATS INSCRITS AU DOSSIER :

Office des transports du Canada
Direction générale des services juridiques, de
Secrétariat et de registraire
Gatineau (Québec) POUR L'INTIMÉ L'OFFICE
DES TRANSPORTS DU
CANADA

D'Arcy & Deacon LLP
Avocats
Winnipeg (Manitoba) POUR L'INTIMÉE
NEWLEAF TRAVEL
COMPANY INC.