

# Supreme Court of Canada / Cour suprême du Canada

(Le français suit)

## JUDGMENT TO BE RENDERED IN LEAVE APPLICATION

**August 14, 2023**

**For immediate release**

**OTTAWA** – The Supreme Court of Canada announced today that judgment in the following leave application will be delivered at 9:45 a.m. EDT on Thursday, August 17, 2023. This list is subject to change.

## PROCHAIN JUGEMENT SUR DEMANDE D’AUTORISATION

**Le 14 août 2023**

**Pour diffusion immédiate**

**OTTAWA** – La Cour suprême du Canada annonce que jugement sera rendu dans la demande d’autorisation suivante le jeudi 17 août 2023, à 9 h 45 HAE. Cette liste est sujette à modifications.

- 
1. *International Air Transport Association, et al. v. Canadian Transportation Agency, et al.* (Fed.) (Civil) (By Leave) ([40614](#))
- 

**40614** **International Air Transport Association, Air Transportation Association of America, DbA Airlines for America, Deutsche Lufthansa Ag, Air France, S.A., British Airways PLC, Air China Limited, All Nippon Airways Co., Ltd. and Cathay Pacific Airways Limited, Swiss International Airlines Ltd., Qatar Airways Group Q.C.S.C., Air Canada, Porter Airlines Inc., American Airlines Inc., United Airlines Inc., Delta Air Lines Inc., Alaska Airlines Inc., Hawaiian Airlines, Inc. and Jetblue Airways Corporation v. Canadian Transportation Agency and Attorney General of Canada** (Fed.) (Civil) (By Leave)

Transportation law — Air transport — Validity of Regulations adopted by Canadian Transportation Agency to compensate air passengers for various delays, losses and inconveniences experienced in course of international air travel — What is proper scope of *Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air* (“*Montreal Convention*”) exclusivity principle and, specifically, can Regulations’ liability regime be applied to international itineraries and thus operate in parallel to *Convention* regime — Whether expert evidence on issues of international law is always inadmissible and, if not, in what circumstances and for what purposes may such evidence be introduced.

This case involves a challenge to the validity of regulations adopted by the Canadian Transportation Agency (“Agency”) to compensate air passengers for various delays, losses and inconveniences experienced in the course of international air travel.

Parliament adopted the *Transportation Modernization Act*, S.C. 2018, c. 10 (“TMA”), which amended the *Canada Transportation Act*, S.C. 1996, c. 10 (“CTA”) by creating the new s. 86.11. This new provision requires the Agency, after consulting with the Minister of Transport, to make regulations imposing certain obligations on air carriers, notably in relation to flight delays, flight cancellations, denial of boarding, and loss of or damage to baggage.

Pursuant to s. 86.11(2) of the CTA, the Minister issued the *Direction Respecting Tarmac Delays of Three Hours or Less*, S.O.R./2019-110 (the Direction) requiring the Agency to adopt regulations imposing obligations on air carriers to provide timely information and assistance to passengers in cases of tarmac delays of three hours or less.

Around the same time, the Agency adopted the *Air Passenger Protection Regulations*, S.O.R./2019-150 (the Regulations), imposing obligations, including liability, on air carriers with respect to tarmac delays, flight cancellations, flight delays, denial of boarding and damage or loss of baggage in the context of domestic and international air travel.

The applicant airlines challenged numerous provisions of the new Regulations on the basis that they exceed the Agency's authority under the CTA. They claim that the Regulations contravene Canada's international obligations, in particular the *Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air* ("Montreal Convention") and many of the Regulations' provisions are *ultra vires* because they have impermissible extraterritorial effects, which violate fundamental notions of international law.

These matters went directly to the Federal Court of Appeal. It dismissed the appeal, except with respect to s. 23(2) of the Regulations which it found *ultra vires* of the CTA (this section deals with liability for temporary loss of baggage).

December 6, 2022  
Federal Court of Appeal  
(Pelletier, De Montigny and Locke JJ.A.)  
[2022 FCA 211](#)  
A-311-19

Appeal dismissed, except with respect to s. 23(2) of the *Air Passenger Protection Regulations*, SOR/2019-150.

February 3, 2023  
Supreme Court of Canada

Application for leave to appeal filed.

---

**40614 International Air Transport Association, Air Transportation Association of America, f. a. s. Airlines for America, Deutsche Lufthansa Ag, Air France, S.A., British Airways PLC, Air China Limited, All Nippon Airways Co., Ltd. et Cathay Pacific Airways Limited, Swiss International Airlines Ltd., Qatar Airways Group Q.C.S.C., Air Canada, Porter Airlines Inc., American Airlines Inc., United Airlines Inc., Delta Air Lines Inc., Alaska Airlines Inc., Hawaiian Airlines, Inc. et Jetblue Airways Corporation c. Office des transports du Canada et Procureur général du Canada**  
(Féd.) (Civile) (Sur autorisation)

Droit des transports — Transport aérien — Validité du règlement adopté par l'Office des transports du Canada pour indemniser les passagers aériens relativement à divers retards, pertes et inconvénients subis lors de voyages aériens internationaux — Quelle est la véritable portée du principe d'exclusivité prévu par la *Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international* (« Convention de Montréal ») et, plus particulièrement, le régime de responsabilité établi par le règlement s'applique-t-il aux voyages internationaux et fonctionne-t-il ainsi parallèlement au régime prévu par la *Convention* ? — La preuve d'expert relative aux questions de droit international est-elle toujours inadmissible et, sinon, dans quelles circonstances et à quelle fin une telle preuve peut-elle être admise ?

Il s'agit, en l'espèce, d'une contestation de la validité d'un règlement adopté par l'Office des transports du Canada (« l'Office ») pour indemniser les passagers aériens relativement à divers retards, pertes et inconvénients subis lors de voyages aériens internationaux.

Le Parlement a adopté la *Loi sur la modernisation des transports*, L.C. 2018, ch. 10 (« LMT »), qui a modifié la *Loi sur les transports au Canada*, L.C. 1996, ch. 10 (« LTC ») en créant le nouvel article 86.11. Cette nouvelle disposition oblige l'Office, après avoir consulté le ministre des Transports, de prendre des règlements imposant certaines obligations aux transporteurs aériens, notamment en cas de retard et d'annulation de vols, de refus d'embarquement, et de perte ou d'endommagement des bagages.

En vertu du par. 86.11(2) de la LTC, le ministre a émis la *Directive concernant les retards de trois heures ou moins sur l'aire de trafic*, DORS/2019-110 (la Directive), qui exige que l'Office adopte un règlement obligeant les transporteurs aériens à fournir des renseignements et de l'assistance en temps opportun aux passagers en cas de retard de trois heures ou moins sur l'aire de trafic.

Vers la même période, l'Office a adopté le *Règlement sur la protection des passagers aériens*, DORS/2019-150 (le Règlement), imposant aux transporteurs aériens des obligations, y compris une responsabilité, en ce qui a trait aux retards sur l'aire de trafic, aux retards et aux annulations de vol, aux refus d'embarquement et à la perte ou à l'endommagement de bagages dans le contexte des voyages aériens intérieurs et internationaux.

Les compagnies aériennes demanderesse ont contesté plusieurs dispositions du nouveau Règlement au motif qu'elles outrepassent les pouvoirs conférés à l'Office aux termes de la LTC. Elles soutiennent que le Règlement contrevient aux obligations internationales du Canada, notamment en application de la *Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international* (« *Convention de Montréal* ») et que plusieurs des dispositions du Règlement sont *ultra vires* en ce qu'elles ont des effets extraterritoriaux inadmissibles, qui portent atteinte aux notions fondamentales du droit international.

La Cour d'appel fédérale a été directement saisie de ces questions. Elle a rejeté l'appel, sauf en ce qui a trait au paragraphe 23(2) du Règlement, qui, a-t-elle conclu, excède les pouvoirs conférés par la LTC (ce paragraphe porte sur la responsabilité en cas de perte temporaire des bagages).

6 décembre 2022  
Cour d'appel fédérale  
(juges Pelletier, De Montigny et Locke)  
[2022 CAF 211](#)  
A-311-19

L'appel est rejeté, sauf en ce qui a trait au par. 23(2) du *Règlement sur la protection des passagers aériens*, DORS/2019-150.

3 février 2023  
Cour suprême du Canada

La demande d'autorisation d'appel est présentée.

---

Supreme Court of Canada / Cour suprême du Canada :  
[comments-commentaires@scc-csc.ca](mailto:comments-commentaires@scc-csc.ca)  
613-995-4330