

CANADA

PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE QUÉBEC

No.: C.S. 200-06-000053-051

(recours collectif)

COUR SUPÉRIEURE

HERMAN CROTEAU

et

RENAUD BRILLANT

APPELANTS/ requérants

c.

AIR TRANSAT A.T. INC.,

INTIMÉE/ intimée

INSCRIPTION EN APPEL

(Art. 1010 C.p.c.)

1. Les appelants inscrivent cette cause en appel devant la Cour d'appel siégeant à Québec;
2. Le jugement de la Cour supérieure, dont appel est interjeté, a été rendu le 15 décembre 2005, par le juge Ivan St-Julien, siégeant dans le district de Québec;
3. Ce jugement a rejeté la requête pour autorisation d'exercer un recours collectif des appelants;
4. La durée de l'enquête et de l'audition en première instance a été d'une journée, les plaidoiries ayant été complétées par écrit le 25 novembre 2005 et le 2 décembre 2005;
5. Le juge de première instance a erré en droit pour les motifs suivants :

ERREURS DE DROIT

6. Le juge St-Julien a commis une erreur de droit déterminante en décidant au stade de l'autorisation que les appelants et les membres du groupe ne pouvaient pas être indemnisés pour le traumatisme psychologique subi;
7. Le juge St-Julien a commis une erreur déterminante en jugeant que la situation des requérants et des membres du groupe était gouvernée par la *Convention de Varsovie* plutôt que par la *Convention de Montréal*;
8. Le juge St-Julien a commis une erreur de droit déterminante en jugeant que la rupture et la perte de la dérive d'un avion ne constituait pas un accident;
9. Le juge St-Julien a commis une erreur de droit déterminante en jugeant au stade de l'autorisation que la perte de la dérive constituait un cas de force majeure;
10. Le juge St-Julien a commis une erreur de droit déterminante en appliquant les termes et conditions du « Air Transat A.T. Inc., International Charter Tariff Containing Rules Applicable to the Charter of Aircraft for the Transportation of Passengers and Baggage or Goods Between Points in Canada On the One Hand and Points Outside Canada On the Other Hand »;
11. Le juge St-Julien a commis une erreur de droit déterminante en jugeant qu'il y avait absence de questions identiques, similaires ou connexes parce que les retards subis par les passagers avaient variés d'un vol à l'autre;

12. Le juge St-Julien a commis une erreur de droit déterminante en jugeant qu'il y avait absence de questions identiques, similaires ou connexes parce que plusieurs passagers avaient reçu des indemnités;

CONTEXTE GÉNÉRAL

13. Le 9 mars 2005, les appelants ont déposé une requête afin d'être autorisés à exercer un recours collectif contre l'intimée et pour représenter les personnes faisant partie du groupe suivant :

tous les passagers du vol TS961 qui ont subi des dommages en raison de l'incident survenu le 6 mars 2005 ainsi que tous les passagers des appareils Airbus A-310 appartenant ou affrétés par Air transat A.T. Inc. qui ont subi des dommages suite aux retards occasionnés par l'inspection de ces appareils le 6 ou 7 mars 2005

14. L'avion transportant les passagers du vol TS961 a quitté Varadero à Cuba le 6 mars 2005 à destination de Montréal;
15. Environ 27 minutes après le décollage, un bruyant claquement s'est fait entendre : l'avion a perdu sa dérive en plein vol;
16. Cette situation d'urgence a fait en sorte que le pilote a dû rebrousser chemin. Plutôt que de se poser à l'aérodrome le plus proche, en l'occurrence celui de Fort Lauderdale en Floride, le pilote est retourné à Cuba, informant faussement les passagers que les autorités américaines avaient interdit à l'appareil de se poser parce qu'il avait décollé de Cuba;
17. Les requérants allèguent avoir subi des dommages suite à cet incident de même que des troubles et inconvénients découlant des retards subis;
18. De plus, suite à cet l'incident, l'intimée a cloué au sol ses appareils de type Airbus A-310 afin de procéder à une inspection de ceux-ci, occasionnant ainsi des retards importants pour les passagers de ces appareils dans plusieurs cas [Pièce D-2];

19. En conséquence, les requérants demandent également une indemnité pour les passagers de tous les vols retardés;

LES MOYENS D'APPEL DÉTAILLÉS

a) Le juge St-Julien a erré en décidant au stade de l'autorisation que les passagers du vol TS961 n'avaient pas de recours pour préjudice psychologique

20. Cette erreur est déterminante car, selon les prétentions des appelants, l'expression « lésion corporelle » utilisée à l'article 17 de la *Convention de Montréal* n'a pas la même portée que sous le régime de la *Convention de Varsovie* appliquée par le juge St-Julien et peut donner ouverture à réparation pour préjudice psychologique, pour les motifs qui suivent :

20.1 L'expression « lésion corporelle » a déjà donné ouverture à une indemnisation du préjudice psychologique lorsque celui-ci était causé par un traumatisme physique sous l'empire de la *Convention de Varsovie*;

20.2 La Cour suprême du Canada a jugé dans l'affaire *Schreiber c. Canada (procureur général)*¹ que l'expression « dommage corporel » comprenait les atteintes situées dans une zone chevauchant le préjudice corporel et le préjudice moral, comme le stress nerveux²;

20.3 Les expressions « lésion corporelle » et « bodily injury » comprennent le préjudice psychologique dans plusieurs systèmes

¹ *Schreiber c. Canada (Procureur général)*, [2002] 3 R.C.S. 269, dans cette affaire, la Cour suprême s'est penchée sur l'interprétation de l'expression « dommage corporel » utilisée dans la *Loi sur l'immunité des États* .

² *Schreiber c. Canada (Procureur général)*, [2002] 3 R.C.S. 269 au para. 80.

juridiques d'États parties à la *Convention de Montréal*, comme en font foi les extraits suivants de la décision de Cour d'appel fédérale américaine dans l'affaire *Ehrlich v. American Eagle Airlines, Inc.*³ [360 F.3d 366 ; 2004 U.S. App. LEXIS 4403], (ci-après « Ehrlich »):

When Sweden and Norway first suggested the addition of the words « or mental » to the Montreal Convention's liability provision, the German delegate opposed that proposal. See Montreal Conference Minutes, *supra*, at 68. He did not premise his opposition on a disagreement about whether passengers should be permitted to recover for their mental injuries; instead, he argued that only the English text of the new Convention "needed to be amended in order to cover both" mental and bodily injuries since, *inter alia*, the French words "lesion corporelle" encompassed mental injuries. *Id.* Although the French delegate supported the Swedish-Norwegian proposal, he "confirmed that," according to his understanding, "'lesion corporelle" did indeed cover both physical and mental injury" and that "there was always coverage of the problem as a whole." *Id.*; see also *id.* at 74 (Spanish delegate opined that "the French term for 'bodily injury' would be considered broad enough to include mental injury."). Cf. *id.* at 69 (Saudia Arabian delegate noted "that the Arabic text for 'bodily injury' could be interpreted as meaning both mental and physical injury."); *id.* at 115 (Syrian delegate explained that, under his nation's jurisprudence, "a bodily injury encompassed [a] mental injury.").

The views expressed by these delegates appear to suggest that their nations might construe Article 17 as if it allowed a passenger to hold a carrier liable for mental injury, irrespective of whether it accompanied a physical injury, because they interpret the words "lesion corporelle" (or at least the concept of "bodily injury") to refer both to physical and mental injuries.

[Ehrlich, pp. 21-22]

20.4 Tel qu'énoncé à l'art. 31 de la *Convention de Vienne sur le droit des traités*⁴, un traité doit être interprété de bonne foi en suivant le sens ordinaire à attribuer aux termes dans leur contexte et à la lumière de son objet et de son but. Pour cette raison,

³ *Ehrlich v. American Eagle Airlines, Inc.* [360 F.3d 366 ; 2004 U.S. App. LEXIS 4403, (ci-après « Ehrlich »).

l'interprétation de l'expression « lésion corporelle » doit tenir compte des objectifs clairement exprimés au préambule de la *Convention de Montréal* :

« RECONNAISSANT l'importance d'assurer la protection des intérêts des consommateurs dans le transport aérien international et la nécessité d'une indemnisation équitable fondée sur le principe de réparation »

- 20.5 La Cour d'appel fédérale américaine dans l'affaire Ehrlich a par ailleurs noté les différences significatives entre les objectifs poursuivis par la *Convention de Varsovie* et ceux de la *Convention de Montréal* :

Whereas the “primary aim of the contracting parties to the [Warsaw] Convention” was to limit “the liability of air carriers in order to foster the growth of the ... commercial aviation industry,” (citations omises), the contracting parties to the Montreal Convention expressly approved that treaty because, among other reasons, they recognized “the importance of ensuring protection of the interests of consumers in international carriage by air and the need for equitable compensation based on the principle of restitution” [...] Hence, commentators have described the Montreal Convention as a treaty that favors passengers rather than airlines.

- 20.6 De plus, en vertu de l'article 32 de la *Convention de Vienne sur le droit des traités*, il peut être fait appel à des moyens complémentaires d'information et notamment aux travaux préparatoires et aux circonstances dans lesquelles le traité a été conclu. L'affaire Ehrlich fait clairement ressortir la nécessité de recourir à de tels travaux, le demandeur ayant par ailleurs expressément plaidé qu'une preuve extrinsèque était nécessaire pour que le tribunal dispose de tous les éléments pour lui permettre de décider si la *Convention de Montréal* permettait aux passagers d'être indemnisés pour le traumatisme psychologique;

⁴ *Convention de Vienne sur le droit des traités*, 22 mai 1969, [1980] R.T. Can. n°37 (entrée en vigueur : 27 janvier 1980).

- 20.7 Par ailleurs, il serait pour le moins incongru que la *Convention de Montréal* offre une protection plus restreinte aux voyageurs que la *Convention de Varsovie* alors que son objectif clairement énoncé est de les protéger et de leur garantir une « indemnisation équitable fondée sur le principe de réparation »;
- 20.8 En effet, et à l’opposé des conclusions du juge St-Julien, la *Convention de Varsovie* n’empêche pas les voyageurs d’invoquer le droit commun pour obtenir réparation pour des préjudices non couverts par cette Convention. Dans les cas que cette Convention ne prévoit pas, les tribunaux appliquent le droit civil québécois à titre supplétif. La juge Michèle Pauzé s’exprimait ainsi à cet égard dans l’affaire *Safi c. British Airways*⁵ :
- Il est ainsi admis, par nos tribunaux québécois et des autres provinces, que la « Convention de Varsovie » reçoit application et qu’elle ne sera écartée que lorsque la situation sous étude ne fournit pas de solution ou est extérieure au cadre prévu par cette dernière.
- 20.9 De plus, tel qu’énoncé par le juge Baudouin dans l’arrêt *Lambert c. Minerve*⁶, même si la *Convention de Varsovie* couvre en partie la responsabilité du transporteur relativement à un accident, ceci ne prive pas le demandeur de ses recours pour des causes d’actions contractuelles que cette Convention ne couvre pas. Dans cette affaire, la Cour d’appel avait condamné le transporteur à des dommages exemplaires en vertu de la *Loi sur la protection du consommateur*;
- 20.10 La *Convention de Montréal* écarte quant à elle clairement par son article 29 tout recours fondé sur des causes d’actions qu’elle ne reconnaît pas;

⁵ *Safi c. British Airways* REJB 1997-05127 au para. 14 (C.Q.).

⁶ *Lambert c. Minerve*, REJB 1998-06803 au para. 84 (C.A.).

- 20.11 Cette interdiction, jointe aux principes de réparation intégrale et de protection des passagers, milite clairement en faveur d'une interprétation favorisant une réparation du préjudice psychologique;
- 20.12 Autrement, on arrive à la conclusion absurde que les passagers jouissent d'une plus grande protection sous le régime de la *Convention de Varsovie*, destinée à protéger les transporteurs, que sous le régime de la *Convention de Montréal*, destinée à protéger les passagers;
21. Le juge St-Julien a également erré en appliquant la jurisprudence développée sous la *Convention de Varsovie* alors que c'est la *Convention de Montréal* qui s'applique. Cette jurisprudence ne peut par ailleurs pas être appliquée sans nuances importantes à une situation régie par les dispositions de la *Convention de Montréal*;
22. En effet, les tribunaux ont interprété la *Convention de Varsovie* à la lumière du droit tel qu'il existait en 1929 [*Eastern Airlines Inc. v. Floyd*, 499 U.S. 530 (1991)], (ci-après « Floyd ») alors que la *Convention de Montréal* doit être interprétée à la lumière du droit applicable en 1999;
23. Cette approche est justifiée par le fait que la *Convention de Montréal* n'est pas un amendement à la *Convention de Varsovie* mais un traité entièrement nouveau, tel que l'a reconnu la Cour d'appel fédérale américaine dans l'affaire Ehrlich, soumise au juge de première instance :

The Montreal Convention is not an amendment to the Warsaw Convention. See *Schopenhauer v. Compagnie Nationale Air France*, 255 F. Supp. 2d 81, 87 (E.D.N.Y. 2003); see also Rodriguez, supra, at 26. Rather, the Montreal convention is an entirely new treaty that unifies and replaces the system of liability that derives from the Warsaw Convention.

[Nous soulignons]

24. C'est ainsi que sous le régime de la *Convention de Varsovie*, les expressions « lésion corporelle » et « bodily injury » ont été interprétées comme n'incluant pas le traumatisme psychologique si celui-ci n'est pas causé par un traumatisme physique. L'arrêt le plus souvent cité comme autorité sur cette question est l'arrêt Floyd, de la Cour suprême des Etats-Unis;

25. Or, pour en arriver à une telle conclusion, la Cour suprême des États-Unis avait principalement retenu les arguments suivants :
 - 25.1 Bien que le droit civil français (le français était la langue authentique de la *Convention de Varsovie*) reconnaissait en 1929 la possibilité d'être indemnisé pour le préjudice psychologique contrairement au droit en vigueur dans plusieurs autres États signataires de la convention, la Cour suprême des Etats-Unis a conclu que « a review of relevant French legal materials reveals no legislation, judicial decisions, or scholarly writing indicating that in 1929, the year the Convention was drafted, « lésion corporelle » had a meaning in French law encompassing psychic injuries » [Floyd, para.5];

 - 25.2 Les rédacteurs de la *Convention de Varsovie* n'ont pas discuté de la possibilité que l'expression « lésion corporelle » puisse inclure le préjudice psychologique, sans doute parce que la plupart des États signataires ne reconnaissaient pas à cette époque ce type de dommage [Floyd, para. 6] ;

 - 25.3 Une interprétation étroite de l'expression « lésion corporelle » était de plus compatible avec l'objectif premier de la *Convention de Varsovie* qui était de limiter la responsabilité de l'industrie aéronautique naissante [Floyd, para.6];

26. Tous ces arguments ne peuvent être retenus dans le contexte de l'interprétation de la *Convention de Montréal*, pour les motifs qui suivent :

26.1 Tout d'abord, contrairement à la situation qui prévalait en 1929, plusieurs États signataires de la *Convention de Montréal* reconnaissent en 1999 que l'expression « lésion corporelle » incluait ou pouvait inclure le préjudice psychologique, tel que l'a noté la Cour d'appel fédérale américaine dans l'affaire Ehrlich et tel que mentionné plus haut au paragraphe 22.3 ;

26.2 Ensuite, l'intention de nombreux États était que les passagers puissent être indemnisés pour un préjudice psychologique, comme la Cour d'appel fédérale américaine en fait aussi état dans l'affaire Ehrlich :

When the delegates at the Montreal Conference discussed the scope of that provision before they approved the new Convention, they specifically considered extending a carrier's liability to mental injuries. However, their discussions did not lead to a general consensus on that subject; rather, they evidence a discordant chorus of voices.

On the third day of the Montreal Conference, the delegates from Sweden and Norway proposed that the words "or mental" be introduced in the first sentence of the applicable liability provision in the new Convention. [...] As Sweden's delegate explained, the proposal sought to secure for passengers "the right to compensation for mental injuries that they had suffered in case of an accident. This right [would have] applied whether or not the passenger also suffered a bodily injury." Id.

The Conference delegates responded to that proposal with a wide array of positions and counter-proposals, many of which contradicted one another. Certain nations, such as Chile, Denmark, the United Kingdom, the Dominican Republic, Panama, Namibia, Colombia, Switzerland, Finland, and Spain supported the Swedish-Norwegian proposal. See id. At 67-68, 72-74. Other nations, such as Germany, France, and New-Zealand, supported the expansive principle of liability on which the Swedish-Norwegian proposal rested, but disagreed about the exact words that could best effectuate it. See id. At 68, 72.

Not all nations supported the Swedish-Norwegian proposal and its expansive reach. [...] [p.20]

(...) Ultimately, delegates who served on the Friends of the Chairman working group continued to differ over the proper scope of the liability provision. See *id.* At 175-76.

This is not an exhaustive list of the many positions advanced by various delegates over the course of the Montreal Conference as to the issue of liability for mental injuries. However, these positions represent a sampling of the diverse, and often divergent, views expressed by the many delegates who attended the Conference, whether they were Friends of the Chairman or general delegates who sat together as a Commission of the Whole to negotiate the new Convention. By the time certain delegates signed the new Convention on May 28, 1999, “every side of this issue [had] found a voice at the Montreal Conference.” *Hosaka*, 305 F. 3d at 1001.

(...) Indeed, we note that the Montreal Conference delegates eventually accommodated the different positions on this subject by adopting a so-called « consensus package » as part of which they did little more to adhere to the “concept of death or bodily injury...contained in the Warsaw Convention”. See Montreal Conference minutes, *supra*, at 201. (...) n18

n18 Despite this observation, we offer no opinion as to whether, or to under what circumstances, carriers may be held liable for mental injuries under Article 17(1) of the Montreal Convention. (...)

- 26.3 On peut constater à la lecture du « Consensus Package » auquel la Cour d’appel fédérale d’appel américaine se réfère dans *Ehrlich* que l’affirmation selon laquelle les États signataires n’ont fait qu’adhérer au concept de lésion corporelle de la *Convention de Varsovie* n’est pas exacte :

In then elaborating on the contents and meaning of Articles included in the package, the Chairman indicated that a major discussion had taken place within the Group about how to formulate the question of liability for death or injury in Article 16 (Death and Injury of Passengers-Damage to Baggage). He recalled that in DCW Doc No. 3 it was formulated on the basis of death or bodily injury. During the major discussion on how to reflect the question of mental injury, a considerable degree of reservation had been expressed by some Delegations about expressing mental injury in a form in which it would be independent of bodily injury, therefore suggesting that, to the extent that that was admissible, it would be necessary to circumscribe it greatly. Following a series of drafting permutations aimed at accommodating that concern, the Group had concluded firstly, that the concept of death or bodily injury as now

contained in the Warsaw Convention and as reflected in DCW Doc. No. 3 would indeed be an adequate reflection against the background of the jurisprudence which existed in relation to the question as to the circumstances in which mental injury might be recovered. All had recognized that under the concept of bodily injury there were circumstances in which mental injuries which was associated with bodily injury would indeed be recoverable and damages paid therefore. The Group had equally recognized that the jurisprudence in this area was still developing. What had therefore happened was that the word “bodily” had been inserted before the word “injury” in the text of Article 16 appearing in DCW-FCG No. 1 (Revision 2) so that it now read “death or bodily injury”, as was the case in DCW Doc. No. 3; secondly, the last sentence of Article 16, paragraph 1, in DCW-FCG No. 1 (Revision 2) and DCW Doc. No. 3 (“However, the carrier is not liable to the extent that the death or injury resulted from the state of health of the passenger.”) had been deleted.

[8] The definition of « injury » which was contained in Article 16, paragraph 2, of DCW-FCG No. 1 (Revision 2) had equally been deleted in the context of recognition that under the “Warsaw System” damage for mental injuries might, in certain circumstances, be recoverable. It had been equally recognized that the jurisprudence in the area was still developing. In coming to this accommodation, which sought to take into account the concerns which had been expressed with regard to the developing jurisprudence, the changes which had taken place in the Chairman’s text and in the course of the development of the consensus package were not intended to interfere with the jurisprudence under the “Warsaw System” or indeed under the present Convention as it developed; nor was it intended to interfere with the continued development of that jurisprudence in order to address the requirements of contemporary society, particularly the development of jurisprudence in other areas of national jurisdiction. [...]

27. La portée et l’interprétation de ce texte relèvent clairement du mérite après qu’un débat contradictoire complet, incluant la présentation d’une preuve extrinsèque appropriée, aura été fait;

b) Le juge de première instance a erré en appliquant le régime juridique de la *Convention de Varsovie*

28. L’intimée a plaidé que la situation des appelants et des membres du groupe était régie par les dispositions de la *Convention de Varsovie* alors que les appelants plaidaient que c’était plutôt la *Convention de Montréal* qui devait s’appliquer;

29. Le juge St-Julien a résumé aux paragraphes 27 et 28 la position des appelants à cet égard :

[27] Comme le soulèvent les procureurs des requérants dans leur plan d'argumentation, l'une des questions importantes soulevée par le présent recours, et qui est commune à tous les membres du groupe, est de déterminer si la Convention de Montréal s'applique et si les membres du groupe bénéficient en conséquence des présomptions de responsabilité du transporteur qui y sont énoncées. Cette Convention de Montréal est venue remplacer la Convention de Varsovie qui régissait le transport aérien international depuis 1929. Depuis son entrée en vigueur, elle régit complètement le transport international des États membres, et ce à l'exclusion de toute autre convention ou accord lui était antérieur. Les articles 17 et 19 de cette Convention de Montréal sont, à première vue, semblables aux articles 17 et 19 de la Convention de Varsovie. Par contre, l'article 29 de la Convention de Montréal n'a pas d'équivalent dans la Convention de Varsovie et fait en sorte que les seuls recours possibles pour les voyageurs sont ceux prévus à cette Convention.

[28] Toujours selon les procureurs des requérants, la Convention de Montréal n'est pas un amendement à la Convention de Varsovie mais un traité entièrement nouveau et, en conséquence, l'article 17 devra être interprété à la lumière des principes juridiques applicables en 1999, de l'intention des États signataires et du contexte de l'adoption de cette disposition.

[29] Il est donc important de statuer dès maintenant sur la Convention applicable en ce qui concerne cette affaire. Pour ce faire, le Tribunal reproduira l'article 17 de chacune d'entre elles.

30. Le juge St-Julien a rejeté les prétentions des appelants quant à l'application de la *Convention de Montréal* pour les motifs suivants :

[33] La *Loi sur le Transport aérien* (L.R.C. (1985), ch. C-26), visant à donner suite à certaines convention [sic] pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, reproduit en tout point les articles 17, 18, 19 et 20 de la Convention de Varsovie. Sous le titre "Mise en œuvre de la convention" on y stipule:

(2.1) Sous réserve des autres dispositions du présent article, les dispositions de la convention figurant à l'annexe VI, dans la mesure où elles se rapportent aux droits et responsabilités des personnes concernées par le transport aérien – notamment les transporteurs et leurs préposés, les voyageurs, les consignateurs et les consignataires –, ont force de loi au Canada relativement au transport aérien visé par ces dispositions, indépendamment de la nationalité de l'aéronef en cause.

[34] Le Tribunal a pris connaissance des différents documents produits par l'organisation de l'aviation civile internationale (D-5A et D-5B) lesquels démontrent l'évolution de la modernisation du système qui prévaut depuis 1929, soit la Convention de Varsovie.

[35] Il est évident que ce qui est proposé pour l'avenir n'est pas finalisé contrairement à ce que laisse prétendre les procureurs des requérants.

31. Or, l'annexe VI de la *Loi sur le transport aérien* reproduit la *Convention de Montréal* et il est indiscutable qu'elle a force de loi;

c) Le juge St-Julien a erré en concluant que la rupture de la dérive de l'avion n'est pas un accident

32. Le juge St-Julien a conclu ainsi au sujet de la perte de la dérive :

[40] (...) Au surplus, selon ce même article (article 24), il faut qu'il y ait eu accident.

[41] Si l'on réfère à la requête amendée, dimanche le 6 mars 2005, vers 2h48, l'Airbus A310 d'Air Transat aurait pris son envol en direction de Québec, tel qu'en fait foi la mise au point d'Air Transat sur l'incident du vol TS961 (P-3). Vingt-sept minutes plus tard, un bruyant claquement s'est fait entendre. Les requérants auraient entendu un bruit qui ressemblait à un morceau de métal qui aurait été arraché. Suite à l'incident, l'intimée aurait effectué une inspection de tous ses appareils Airbus A-310, ce qui aurait entraîné un retard parfois considérable pour plusieurs autres vols.

[42] Le Tribunal doit retenir que l'on ne parle pas ici d'un accident mais bien d'un incident.

33. Or, il est clair à la lecture de la requête amendée, des pièces produites et de l'affidavit du pilote que l'avion en cause a perdu sa dérive;

34. Il est tout aussi clair selon les autorités qui ont été portées à l'attention du juge St-Julien sur cette question qu'il s'agissait d'un accident : « [an] unexpected or unusual event or happening that is external to the passenger »⁷;

⁷ *Air France vs. Sacks*, Cour suprême des Etats-Unis, 105 S Ct. 1338 (1985), 18 Avi. 18538.

35. De plus, l'extrait de la décision australienne *Povey* reproduit par le juge St-Julien dans son jugement n'appuie aucunement sa conclusion, bien au contraire :

[55] Il est aussi intéressant de lire l'arrêt *Povey v. Qantas Airways Limited & Anor*⁸ prononcé par la *High Court of Australia* (Page 8, paragraphe 34)

Further, in understanding what is meant by "accident", it is necessary to give proper weight to the way in which Art 17 relates three different concepts. Article 17 refers to "damage", to "the death or wounding of a passenger or any other bodily injury suffered by a passenger", and to "the accident which caused the damage so sustained". The *damage* sustained is treated as being distinct from the *accident* which caused the damage, and both the accident and the damage are treated as distinct from the death, wounding or other personal injury. What that reveals is that the "accident", in the sense of "an unfortunate event, a disaster, a mishap"⁽³⁴⁾ is not to be read as being sufficiently described as an adverse physiological consequence which the passenger has suffered. It may be accepted that its happening was not intended. In that sense, what is alleged to have happened may be described as "accidental". But suffering DVT is not an accident. Rather, as the parties to this appeal accepted, "accident" is a reference to something external to the passenger.

d) Le juge St-Julien a erré en jugeant que la perte de la dérive constitue un cas de force majeure

36. Au paragraphe 49 de son jugement, le juge St-Julien écrit que :

[49] En cas de force majeure, comme c'est le cas ici, selon la description faite dans la requête "perte d'un morceau de métal", il y a exclusion de toute responsabilité selon le tarif.

37. La question de déterminer si la rupture de la dérive en l'espèce constitue un cas de force majeure relève manifestement du mérite et le juge St-Julien a manifestement erré en ce prononçant sur cette question au stade de l'autorisation;

⁸ [2005] HCA 33 (23 juin 2005).

⁽³⁴⁾ The Oxford English Dictionary, 2nd ed (1989), vol 1 at 74, "accident" meaning I, 1c.

38. Par ailleurs, le juge St-Julien n'explique pas sa conclusion selon laquelle la rupture de la dérive constitue un cas de force majeure autrement qu'en citant la définition de la force majeure énoncée à l'article 1470 C.c.Q. [para. 49 et 50 du jugement];
39. Le juge St-Julien ne s'appuie sur aucune autorité alors que les appelants ont plaidé de plusieurs causes qui démontrent qu'un bris mécanique n'était pas un cas de force majeure⁹;

e) Le juge St-Julien a erré en appliquant le Tarif de l'intimée aux faits de la cause

40. Le juge St-Julien a erré en appliquant le « Air Transat A.T. Inc., International Charter Tariff Containing Rules Applicable to the Charter of Aircraft for the Transportation of Passengers and Baggage or Goods Between Points in Canada On the One Hand and Points Outside Canada On the Other Hand » car l'article 26 de la *Convention de Montréal* stipule que :

« Toute clause tendant à exonérer le transporteur de sa responsabilité ou à établir une limite inférieure à celle qui est fixée dans la présente convention est nulle et de nul effet, mais la nullité de cette clause n'entraîne pas la nullité du contrat qui reste soumis aux dispositions de la présente convention. »

41. De plus, quant aux retards, l'obligation du transporteur est une obligation de résultat et tel qu'énoncé à l'art. 19 de la *Convention de Montréal*, le transporteur ne peut exclure sa responsabilité qu'en prouvant que lui et ses préposés ont pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage ou qu'il leur était impossible de les prendre. Il s'agit encore une

⁹Verrault c. 124851 Canada inc., REJB 2003-39961 au para. 33 (C.Q.); Quesnel c. Voyages Gendron inc., REJB 1997-03330 aux paras. 12 et 13 (C.Q.).

fois d'une question qui relève du fond, après la présentation d'une preuve appropriée;

f) Le juge de première instance a erré en concluant à l'absence de questions identiques similaires ou connexes parce que les retards ont varié d'un vol à l'autre

42. Le juge St-Julien a conclu comme suit sur cette question :

[53] Est-ce que les questions soulevées par les requérants sont identiques, similaires et connexes? L'analyse des énoncés de la requête pousse le Tribunal à répondre négativement à cette interrogation.

[54] Il y a eu retards subis par les autres passagers, membres du groupe, lesquels retards ont varié d'un vol à l'autre. La pièce D-2 le démontre bien. (...)

43. Le fait que les retards aient variés d'un vol à l'autre ne peut faire échec à l'autorisation du recours parce que d'une part plusieurs questions identiques similaires ou connexes importantes sont soulevées par le recours et que, d'autre part, il est bien établi qu'une variation dans le quantum des indemnités ne peut faire échec au recours;

44. De plus, le juge qui entendra l'affaire au mérite aura tout le loisir de définir des sous-groupes en fonction des critères qu'il jugera appropriés, comme par exemple la durée des retards¹⁰;

g) Le juge de première instance a erré en considérant que les indemnités versées à certains membres du groupe faisaient échec au recours

¹⁰ C.p.c. art. 1022.

45. Au paragraphe 54 du jugement, le juge St-Julien semble s'appuyer sur l'affaire *Berdah c. Nolisair International Inc. (Nationair)*¹¹ pour conclure que le versement d'indemnités à certains passagers faisait échec au recours;
46. Or, cet arrêt n'appuie aucunement la conclusion du juge St-Julien et il est par ailleurs manifeste que le paiement d'une somme d'argent à certains passagers par l'intimée ne pourrait faire échec au recours de ces passagers seulement si une quittance avait été donnée, ce qui n'est pas le cas;
47. L'appelante demandera en conséquence à la Cour d'appel de :

ACCUEILLIR l'appel;

INFIRMER le jugement de première instance;

AUTORISER l'exercice du recours collectif;

LE TOUT, avec dépens.

Québec, le 13 janvier 2005

Québec, le 13 janvier 2005

DUSSAULT LEMIEUX LAROCHELLE
Procureurs de l'appelant Croteau

TRUDEL & JOHNSTON
Procureurs de l'appelant Brillant

¹¹ [1991] R.D.J. 417, 420 (C.A.).