

COUR D'APPEL

CANADA
PROVINCE DE QUÉBEC
GREFFE DE QUÉBEC

N° : 200-09-005474-066
(200-06-000063-051)

DATE : LE 28 MAI 2007

**CORAM : LES HONORABLES JACQUES CHAMBERLAND J.C.A.
FRANCE THIBAUT J.C.A.
LORNE GIROUX J.C.A.**

HERMAN CROTEAU
Et
RENAUD BRILLANT
APPELANTS - requérants
c.

AIR TRANSAT A.T. INC.
INTIMÉE - intimée

ARRÊT

[1] LA COUR;-Statuant sur l'appel d'un jugement rendu le 15 décembre 2005 par la Cour supérieure district de Québec (l'honorable Ivan St-Julien), qui a rejeté la requête des appelants pour autorisation d'exercer un recours collectif;

[2] APRÈS avoir étudié le dossier, entendu les parties et délibéré;

[3] POUR LES MOTIFS de la juge Thibault, auxquels souscrivent les juges Chamberland et Giroux :

[4] ACCUEILLE en partie l'appel, avec dépens, pour :

[5] AUTORISER l'exercice du recours collectif suivant :

200-09-005474-066

PAGE : 2

Action en dommages-intérêts contre l'intimée invoquant sa responsabilité.

[6] **ATTRIBUER** aux appelants le statut de représentants aux fins d'exercer un recours collectif pour le compte du groupe suivant :

Tous les passagers du vol TS961 de l'intimée entre Varadero et Québec, les 6 et 7 mars 2005.

[7] **IDENTIFIER** les principales questions de fait et de droit qui seront traitées collectivement ainsi :

L'intimée a-t-elle commis une faute en mettant en service un avion défectueux?

Dans l'affirmative, les retards encourus par les membres du groupe en raison d'une faute de l'intimée sont-ils source de dommages?

Quels sont les dommages subis par les membres du groupe?

[8] **IDENTIFIER** les conclusions recherchées qui s'y rattachent ainsi :

ACCUEILLIR l'action des appelants;

CONDAMNER l'intimée à leur payer la somme de 30 000,00 \$ avec intérêts à compter de la signification de la présente requête ainsi que l'indemnité additionnelle prévue par l'article 1619 du *Code civil du Québec*;

ACCUEILLIR l'action des appelants en recours collectif pour le compte de tous les membres du groupe;

CONDAMNER l'intimée à payer à chaque passager du vol TS961 une somme de 30 000,00 \$ avec intérêts à compter de la signification de la présente requête ainsi que l'indemnité additionnelle prévue par l'article 1619 du *Code civil du Québec*;

ORDONNER le recouvrement collectif de ces réclamations;

ORDONNER la liquidation des réclamations individuelles des membres du groupe, dont les appelants, le cas échéant, conformément aux dispositions prévues aux articles 1037 à 1040 du *Code de procédure civile*;

CONDAMNER l'intimée à payer à chacun des membres du groupe le montant de sa réclamation individuelle, avec intérêts depuis la signification de la présente requête et l'indemnité additionnelle prévue à l'article 1619 du *Code civil du Québec*;

LE TOUT avec dépens, incluant les frais d'experts et les frais d'avis.

[9] **DÉCLARE** qu'à moins d'exclusion, les membres du groupe seront liés par tout jugement à intervenir sur le recours collectif de la manière prévue par la loi;

200-09-005474-066

PAGE : 3

[10] **FIXE** le délai d'exclusion à soixante (60) jours après la date de la publication de l'avis aux membres, délai à l'expiration duquel les membres du groupe qui ne se seront pas prévalus des moyens d'exclusions seront liés par tout jugement à intervenir;

[11] **ORDONNE** la publication d'un avis aux membres selon des termes prévus au formulaire VI des *Règles de pratique de la Cour supérieure en matière civile* à être publié une fois en français dans La Presse et le Journal de Québec et une fois en anglais dans The Gazette.


JACQUES CHAMBERLAND J.C.A.


FRANCE THIBAUT J.C.A.


LORNE GIROUX J.C.A.

Me Sylvain Unvoy
DUSSAULT, LEMIEUX
Pour l'appelant Herman Croteau;

Me Philippe Trudel
TRUDEL & JOHNSTON
Pour l'appelant Renaud Brillant;

Me Martin Castonguay et
Me Philippe de Grandmont
De GRANDPRÉ, CHAIT
Pour l'intimée.

Date d'audience : Le 19 février 2007

200-09-005474-066

PAGE : 1

MOTIFS DE LA JUGE THIBAUT

[12] Les appelants se pourvoient contre un jugement de la Cour supérieure du district de Québec (l'honorable Ivan St-Julien), qui a rejeté leur requête pour autorisation d'exercer un recours collectif.

[13] L'appel a été plaidé en même temps que celui dans *Gabriel Plourde c. Service aérien F.B.O. Inc. (Skyservice)* (n° 500-09-016289-068), parce que les pourvois présentent des questions communes, notamment celles reliées au bien-fondé de la décision de nier, au stade de l'autorisation du recours collectif, l'existence d'un droit d'action pour préjudice psychologique aux termes de la *Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international*, signée à Montréal, le 28 mai 1999 (ci-après la Convention de Montréal) et entrée en vigueur au Canada, le 4 novembre 2003, à la suite de modifications apportées à la *Loi sur le transport aérien*¹.

1 – LES FAITS

[14] Dans leur requête pour autorisation d'exercer un recours collectif, les appelants allèguent que, le 6 mars 2005, ils devaient quitter Varadero, Cuba, à destination de Québec, vers 0h 45min, à bord du vol TS961 de l'intimée.

[15] Le vol a été retardé à 2h 48min, à la suite de problèmes techniques.

[16] Vingt-sept minutes après le décollage, les appelants ont entendu un bruit de claquement, puis l'appareil a perdu 10 000 pieds d'altitude.

[17] Le pilote aurait d'abord informé les passagers de son intention d'atterrir à Fort Lauderdale. Ensuite, il aurait précisé qu'il n'avait pas obtenu l'autorisation des autorités américaines en raison du lieu de provenance de l'appareil. Dans un communiqué du 8 mars 2005², l'intimée a précisé que « le fait de retourner à Varadero plutôt que d'atterrir en Floride est une décision du commandant prise en collaboration avec le Centre de contrôle des opérations d'Air Transat compte tenu que la société dispose d'un personnel d'entretien à cet aéroport. Il est inexact que les autorités américaines se soient opposées à accueillir l'appareil sur leur territoire ».

[18] L'avion s'est finalement posé à l'aéroport de Varadero, à 4h 15min. Après que le débarquement des passagers eut débuté, le pilote de l'avion a demandé à l'un des officiers de se rendre sur le tarmac pour faire une inspection visuelle de l'avion. Ce dernier est rapidement revenu au poste de pilotage et il a informé le pilote de la

¹ *Loi sur le transport aérien*, L.R.C. 1985, c. C-26.

² Communiqué de presse du 8 mars 2005, m.a., vol. 1, p. 100.

200-09-005474-066

PAGE : 2

disparition de la dérive, une partie du gouvernail de direction de l'appareil. Les passagers ont été conduits dans différents hôtels de Varadero. Ils ont finalement quitté Cuba le même jour, vers 22h 45min, et ils sont arrivés à Québec, le 7 mars, vers 1h 30min

[19] Au cours du vol de retour, les passagers se sont vu remettre une lettre d'excuses de la part de l'intimée et aussi l'offre d'une compensation monétaire de 500 \$. Ils ont été invités à remplir une fiche d'identification, grâce à laquelle ils ont pu recevoir un chèque de 500 \$, vers le 10 mars 2005.

[20] À la suite de l'incident décrit ci-haut, l'intimée a effectué une inspection de tous ses appareils Airbus A-310, ce qui a entraîné le retard de plusieurs autres vols.

[21] Les appelants, tous deux passagers du vol TS961 de l'intimée, ont déposé une « requête amendée pour autorisation d'exercer un recours collectif et pour être représentants », dans laquelle ils réclament :

- pour les passagers du vol TS961, 20 000 \$ chacun « pour les dommages suite à l'incident décrit précédemment ainsi que les troubles et inconvénients causés par les retards en découlant »;
- pour les passagers du vol TS961, 10 000 \$ chacun à titre de dommages exemplaires;
- pour tous les autres passagers des Airbus A-310, qui ont subi des retards pour les autres vols prévus les 6 et 7 mars 2005, une somme de 500 \$ chacun.

[22] Au stade de l'autorisation du recours, l'intimée a plaidé qu'il devrait être rejeté parce que les conditions des alinéas a), b) et d) de l'article 1003 C.p.c n'étaient pas satisfaites. Elle n'a cependant pas remis en doute la condition énoncée à l'alinéa c).

2 – LE JUGEMENT DE PREMIÈRE INSTANCE

[23] Le juge de première instance rappelle qu'au stade de l'autorisation du recours collectif, il doit décider si le recours collectif entrepris présente une « sérieuse apparence de droit ».

[24] Pour décider du caractère sérieux du recours, il est primordial de statuer d'une part, sur l'application de la Convention de Varsovie ou de la Convention de Montréal et d'autre part, sur le caractère indemnisable des dommages subis.

[25] Le juge de première instance divise son analyse en deux parties : 1) les passagers du vol TS961 et 2) les passagers des autres vols.

200-09-005474-066

PAGE : 3

[26] En ce qui concerne le premier groupe, il observe que la procédure ne fait pas mention de la survenance d'un décès ou de l'existence de lésions corporelles. Il avance aussi que, selon une jurisprudence internationale dominante, le préjudice psychologique n'est pas indemnisable, selon la Convention de Varsovie. Il décide enfin que les faits décrits dans la procédure ne correspondent pas à un « accident », au sens des conventions de Varsovie ou de Montréal, mais qu'ils constituent plutôt un « Incident ».

[27] En ce qui concerne le deuxième groupe, le juge de première instance indique que l'intimée a fait face à une situation de force majeure, ce qui exclut sa responsabilité, comme transporteur aérien, aux termes de l'article 5.3.1 du « Tarif containing rules applicable to scheduled services 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 »³ (ci-après, le Tarif).

[28] Enfin, le juge de première instance conclut que les questions soulevées dans la requête ne sont pas identiques, similaires et connexes, au sens du paragraphe a) de l'article 1003 du *Code de procédure civile* parce que les retards ont varié d'un vol à l'autre, et que certains passagers ont reçu une indemnisation de la part de l'intimée.

3 – LES QUESTIONS EN LITIGE

[29] Les questions en litige peuvent être formulées ainsi :

1. Le juge de première instance a-t-il erré en décidant que la situation est gouvernée par la Convention de Varsovie plutôt que par la Convention de Montréal?
2. Le juge de première instance a-t-il erré en décidant, au stade de l'autorisation du recours, que les passagers du vol TS961 n'ont pas de recours en dommages et intérêts pour préjudice psychologique?
3. Le juge de première instance a-t-il erré en décidant, au stade de l'autorisation du recours, que la perte de la dérive d'un avion ne constitue pas un accident?
4. Le juge de première instance a-t-il erré en appliquant, au stade de l'autorisation du recours, les termes et conditions du Tarif et en jugeant que la perte de la dérive constitue un cas de force majeure au sens de celui-ci?

³ 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*, 24 mars 2005, déposé conformément au Règlement sur les transports aériens, DORS/88-58, adopté par l'Office des transports du Canada (OTC).

200-09-005474-066

PAGE : 4

5. Le juge de première Instance a-t-il erré en concluant que le recours ne soulève pas des questions de droit ou de fait identiques, similaires ou connexes au sens du paragraphe a) de l'article 1003 C.p.c.?

4 - L'ANALYSE

- 4.1 - Le juge de première Instance a-t-il erré en décidant que la situation est gouvernée par la Convention de Varsovie plutôt que par la Convention de Montréal?

[30] D'emblée, je précise que le juge de première instance n'a pas répondu clairement à cette question, mais il semble qu'il ait conclu que, selon les termes de la Convention de Varsovie, les appelants n'avaient aucune cause d'action contre l'intimée.

[31] La Convention de Montréal a été ouverte le 28 mai 1999 à la signature des États participant à la Conférence internationale de droit aérien, tenue à Montréal du 10 au 28 mai 1999. On dit donc qu'elle a été « faite » à Montréal le 28 mai 1999 (et non « signée », même si des pays l'ont peut-être signée le jour même). Elle est entrée en vigueur soixante jours après la date de la trentième ratification, le 4 novembre 2003, pour les trente premiers pays qui l'ont ratifiée, et, pour les autres pays, à la date de ratification.

[32] Le Canada l'a signée le 1^{er} octobre 2001, et ratifiée le 19 novembre 2002. La Convention est donc entrée en vigueur dans ce pays le 4 novembre 2003, puisque auparavant le nombre de ratifications n'était pas suffisant. Le Parlement canadien l'a intégrée au droit interne en modifiant la *Loi sur le Transport aérien*⁴, qui reproduit désormais intégralement le texte de la Convention à son annexe VI.

[33] Quant à Cuba, il a signé la Convention le 28 mai 1999 et l'a ratifiée le 14 octobre 2005. Elle est entrée en vigueur dans ce pays le 13 décembre 2005.

[34] L'article 1(1) de la Convention de Montréal, qui traite de son champ d'application, indique qu'elle s'applique à « [...] tout transport international de personnes, bagages ou marchandises, effectué par aéronef contre rémunération. [...] ».

[35] L'article 1(2) définit le transport international ainsi :

2. Au sens de la présente convention, l'expression transport international s'entend de tout transport dans lequel, d'après les stipulations des parties, le point de départ et le point de destination, qu'il y ait ou non interruption de transport ou transbordement, sont situés soit sur le territoire de deux États parties, soit sur le territoire d'un seul État partie si une escale est prévue sur le territoire d'un autre État, même si cet État n'est pas un État partie. Le transport

⁴ *Loi sur le Transport aérien*, précitée, note 1.

200-09-005474-066

PAGE : 5

sans une telle escale entre deux points du territoire d'un seul État partie n'est pas considéré comme international au sens de la présente convention.

[36] Suivant les termes de cette définition, deux éléments doivent se retrouver pour que l'on soit en présence d'un transport international. Les auteurs Paul S. Dempsey et Michael Milde⁵, dans leur ouvrage *International Air Carrier Liability: the Montreal Convention of 1999*, les décrivent ainsi :

The important elements of paragraph 2 of Article 1 are :

- The existence of an agreement (i.e. contract of carriage) for a specific itinerary;
- To qualify as "international carriage", the place of departure and the place of destination under the agreement have to be either in the territory of contracting States that have ratified the Montreal Convention, or in the territory of a single contracting State, if there is an agreed stopping place in any State – even if that State is not a party to the Convention. Domestic flights without such an agreed stopping place do not qualify as "international carriage", even if they technically traverse international air space.

[37] Les auteurs donnent l'exemple suivant pour illustrer une situation couverte par l'article 1(2) de la Convention de Montréal :

A return flight from the United States to Jamaica and back to the United States would be "international carriage" – whoever is the carrier – since the point of origin and the point of final destination are in the territory of a contracting State – the U.S. – with an agreed stopping place in another State. (This scenario illustrates an evident paradox created by the geographic criteria of applicability of the Convention : a passenger on an Air Jamaica single or return flight from Montego Bay to Miami would not be covered by the Convention; but for a passenger travelling on Air Jamaica return flight Miami/Montego Bay/Miami, the Convention would be applicable, even though Jamaica is not yet party to the Convention). Two passengers on Air Jamaica sitting next to each other between Miami and Montego Bay – one with a return ticket Miami/Montego Bay and the other with a return ticket Montego Bay/Miami – would be subject to different legal regimes).

[38] Sur cette même question, John D. Holding, dans son volume *Canadian manual of International Air Carriage* écrit⁶ :

Both the Montreal and Warsaw/Hague Conventions define international air carriage as any carriage in which, according to the agreement between the parties,

⁵ Paul S. DEMPSEY et Michael MILDE, *International Air Carrier Liability: the Montreal Convention of 1999*, Montréal, McGill University, 2005, p. 68-69.

⁶ John D. Holding, *Canadian Manual of International Air Carriage*, 2005, Toronto, Irwin Law, p. 9.

200-09-005474-066

PAGE : 6

- the place of departure and the place of destination are within the territories of two party states, or
- the place of departure and the place of destination are within the territory of a single party state and there is an agreed stopping place in the territory of another state whether or not that state is a party.

[39] L'auteur ajoute, quant à l'expression « agreed stopping place⁷ » :

It was held by the English Court of Appeal in *Grein v. Imperial Airways Ltd.*, ([1937] 1 K.B. 50 at 80 (C.A.) [*Grein*]), that an "agreed stopping-place" is a place where the aircraft stops according to the ticket, for any reason and regardless of whether the passenger is entitled to break the trip there. The length of the stop is irrelevant. In *Friksen v. Air Canada* ((1981) 30 A.R. 527 (Q.B.)), the plaintiff had a ticket for a Calgary-Toronto-London-Baghdad-Amman journey. He was intending to stop in Baghdad for seven days to visit archeological sites. His baggage did not arrive in Baghdad. It was held that the entire journey was regarded by the parties as a single undivided operation. Interestingly, the court treated the further journey, booked at the same time, for the return to Canada from Athens, as a separate second operation of undivided carriage.

[40] Je conclus de l'analyse des faits invoqués et de la définition précitée que la Convention de Montréal est applicable, en l'espèce, aux membres du premier groupe, qui, suivant les allégations de la requête, ont fait un voyage aller-retour Québec-Varadero.

[41] En ce qui concerne les membres du deuxième groupe, la réponse peut varier. Sans entrer dans les détails, il est possible que leur situation puisse être gouvernée par la Convention de Montréal ou par celle de Varsovie ou, à défaut, par le Tarif, si les conventions ne sont pas applicables. Voici ce que disent les auteurs Dempsey et Milde sur ce sujet⁸ :

[...] The Montreal Convention is not an "amendment" of the previous instruments of the Warsaw system, but in relation of the parties to the Convention, replaces all previous instruments. Those previous instruments will continue to apply among States not yet party to the Montreal Convention and in relations among states party to the Convention with those States that are not. However, even this distinction is possibly confusing since the applicability of the Montreal Convention is determined by the geographic criteria stipulated in the contract of carriage. For example, India so far is not a party at the Montreal Convention; nevertheless, a passenger on an Air India flight from New York to Mumbai and back to New York would be subject to the Montreal Convention's regime since the point of origin and point of ultimate destination are in a State party to the Convention, with an agreed stopping place in another country. The absurdity of this situation could be illustrated by a passenger on the same segment New York-Mumbai of the Air

⁷ *Id.*, p. 9-10.

⁸ *Id.*, p. 254-255.

200-09-005474-066

PAGE : 7

India flight who is ticketed Mumbai-New York - Mumbai - his regime would be governed by the Warsaw Convention as amended at The Hague and modified by the Montreal Agreement of 1966. Such discrepancies are bound to persist until the Montreal Convention is more universally ratified. Hence, passengers on the same flight may receive vastly different recoveries for identical injuries. [...]

4.2 - Le juge de première instance a-t-il erré en décidant, au stade de l'autorisation du recours, que les passagers du vol TS961 n'ont pas de recours en dommages et intérêts pour préjudice psychologique?

[42] Cette question a été traitée dans le dossier connexe *Gabriel Plourde c. Service aérien F.B.O. inc. (Skyservice)* (n° 500-09-106289-068). Le même raisonnement et la même solution s'appliquent ici : la Convention de Montréal ne prévoit pas l'indemnisation d'un préjudice psychologique. J'ajoute que la réclamation de dommages exemplaires est aussi irrecevable aux termes de l'article 29 de la Convention de Montréal qui dispose :

Dans le transport de passagers, de bagages et de marchandises, toute action en dommages-intérêts, à quelque titre que ce soit, en vertu de la présente convention, en raison d'un contrat ou d'un acte illicite ou pour toute autre cause, ne peut être exercée que dans les conditions et limites de responsabilité prévues par la présente convention, sans préjudice de la détermination des personnes qui ont le droit d'agir et de leurs droits respectifs. Dans toute action de ce genre, on ne pourra pas obtenir de dommages-intérêts punitifs ou exemplaires ni de dommages à un titre autre que la réparation.

[Je souligne]

4.3 - Le juge de première instance a-t-il erré en décidant, au stade de l'autorisation du recours, que la perte de la dérive d'un avion ne constitue pas un accident?

[43] Dans son jugement, le juge de première instance affirme, de façon péremptoire et laconique, que le présent dossier ne comporte aucun accident, mais qu'il implique plutôt un incident. À mon avis, il avait raison de vérifier que les faits se qualifiaient sous cette condition du recours de l'article 17(1) de la Convention de Montréal, mais il fait une distinction byzantine qui ne respecte pas l'état du droit relativement à cette question.

[44] L'arrêt de principe en la matière, qui définit ce que constitue un accident en droit aérien, est l'affaire *Air France v. Saks*⁹ dans lequel le tribunal a défini un accident comme un « unexpected or unusual event or happening that is external to the passenger ». Ainsi, un accident implique la survenance d'un événement inattendu et inhabituel qui est externe au passager.

⁹ *Air France v. Saks*, (1985) 105 C.Ct. 1338, 1345. Voir aussi *De marines v. K.L.M. Royal Dutch Airlines*, (1978) 580 F.2d 1193 (Cour d'appel fédérale américaine pour le Troisième Circuit), 1196.

200-09-005474-068

PAGE : 8

[45] Récemment, la Cour supérieure de l'Ontario¹⁰ confirmait cette définition, et affirmait qu'une turbulence aérienne, même forte, ne pouvait être assimilée à un accident puisque les turbulences ne sont pas inhabituelles dans le transport aérien. La Cour faisait siens les propos du juge Sutherland dans l'affaire *Quinn v. Canadian Airlines International Ltd.*¹¹ qui s'exprimait en ces termes :

Air turbulence itself is not unexpected or unusual. Up to some level of severity it is a common place of air travel. I find as a fact that the turbulence encountered on the flight here in question, while greater than that previously experienced by three passengers, including the plaintiff, who testified, did not amount to «accident» within the meaning of art. 17 of the Warsaw Convention as the term accident is defined in *Air France v. Saks*, supra, as an unexpected or unusual event or happening that is external to the passenger. [...]

[46] En l'espèce, il est admis que l'avion a subi la perte d'une pièce appelée « dérive », et que ceci a obligé le pilote à se poser d'urgence à l'aéroport de Varadero¹². Il est manifeste que la perte d'une pièce en plein vol, entraînant un atterrissage d'urgence, ne saurait constituer un événement habituel ou auquel on peut normalement s'attendre. De plus, cet événement est clairement externe à la condition des passagers.

[47] L'intimée a tort de soutenir que l'existence de lésions corporelles est nécessaire à la qualification d'un accident, ce critère ne se retrouvant nulle part dans la jurisprudence. L'extrait du jugement *Povey v. Qantas Airways Limited & Anor*¹³ qu'elle cite fait plutôt référence au lien de causalité entre l'accident et la lésion corporelle ou la mort. Il est important de distinguer la question de la définition du terme « accident » de celle des lésions corporelles. Pour engager la responsabilité du transporteur en vertu de l'article 17(1) de la Convention de Montréal, l'existence de lésions corporelles doit survenir en présence d'un accident, mais il s'agit de deux éléments distincts.

[48] L'accident constitue donc une condition essentielle et autonome pour que l'on puisse conclure à l'application de la Convention de Montréal.

[49] La situation décrite dans les allégations de la requête correspond donc, *prima facie*, à un accident au sens de la Convention de Montréal.

4.4 – Le juge de première instance a-t-il erré en appliquant, au stade de l'autorisation du recours, les termes et conditions du Tarif et en jugeant que la perte de la dérive constitue un cas de force majeure au sens de celui-ci?

¹⁰ *Koor v. Air Canada*, [2001] O.J. No. 2246, paragr. 41.

¹¹ *Quinn v. Canadian Airlines International Ltd.*, [1994] O.J. No. 1137, paragr. 14.

¹² Voir l'affidavit du pilote Martin Gauthier, m.a., vol.1, p.91, paragr. 72.

¹³ *Povey v. Qantas Airways Limited & Anor*, [2005] HCA 33 (High Court of Australia), paragr. 63.

200-09-005474-066

PAGE : 9

[50] Même au stade de l'autorisation du recours, le juge de première instance pouvait décider de la question de l'application ou non du Tarif et de celle de l'exonération du transport aérien en cas de force majeure. Cependant, en l'espèce, il ne disposait pas des éléments de preuve nécessaires à ces déterminations.

[51] En effet, la provenance, la destination des membres composant le second groupe, tel qu'il appert de leurs billets d'avion, est inconnue.

[52] Or, ces informations sont essentielles pour décider de l'application de la Convention de Varsovie ou de la Convention de Montréal ou, à défaut, de celle du Tarif et de l'exonération prévue en cas de force majeure. Dans ce cas, l'absence de ces informations essentielles ne doit pas, à ce stade-ci de la procédure, priver les appelants de leur recours.

[53] De plus, il n'est pas possible de conclure à un cas de force majeure sans connaître la cause de la perte de la dérive. Un défaut d'entretien ou une autre faute ne peuvent être exclus d'emblée.

4.5 – Le juge de première instance a-t-il erré en concluant que le recours ne soulève pas des questions de droit ou de fait identiques, similaires ou connexes au sens du paragraphe a) de l'article 1003 C.p.c.?

[54] Voici comment le juge de première instance s'exprime, à ce sujet :

[52] Après l'incident à l'appareil, il était nécessaire et obligatoire de faire l'inspection qui s'imposait.

[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. Plusieurs de ces mêmes passagers ont reçu des indemnités de l'intimée sans admission de responsabilité de sa part. À cet effet, il y a lieu de référer à l'affaire *Berdah c. Nolisair International inc. (Nationair)*.

[... souligne]

[55] La jurisprudence sur l'identité, la similarité ou la connexité des questions posées, invite à la souplesse; elle n'exige pas que la majorité des questions soient identiques, mais plutôt qu'un certain nombre de questions importantes soient communes ou connexes.

200-09-005474-066

PAGE : 10

[56] Dans *Pharmascience inc. c. Option Consommateurs*¹⁴, le Juge Gendreau a écrit :

[23] Il convient d'abord de rappeler la nature et la portée de la requête en autorisation et du jugement qui en décide.

[24] Dans son opinion à l'appui de l'arrêt *Thompson c. Masson*, le juge LeBel (alors à notre Cour) définissait la demande de permission d'exercice du recours collectif comme « un mécanisme de filtrage et de vérification » et qualifiait la décision judiciaire qui en découle de jugement « de vérification et de contrôle » qui, si elle est favorable, « permettra la formation et l'exercice du recours » selon les règles usuelles (art. 1011 C.p.c.). « Avant que ce jugement ne soit rendu, écrit encore le juge LeBel, le recours n'existe pas, du moins sur une base collective ». Ces déterminations furent plusieurs fois reprises. [...]

[25] Il ne faut donc pas confondre l'action intentée une fois autorisée et la procédure visant cette autorisation. L'objet et la finalité de l'une et l'autre sont antinomiques. Dans le premier cas, le tribunal doit statuer sur le mérite même de l'action; seront alors appliquées toutes les règles de procédure et de preuve imposées par la loi. Dans le second, le juge ne fait que vérifier si les conditions stipulées à l'article 1003 C.p.c. sont satisfaites, c'est-à-dire la qualité du représentant, la similarité ou connexité des questions de fait ou de droit et le rapport juridique entre les allégations et la conclusion recherchée. Dans ce dernier cas, le fardeau en est un de démonstration et non de preuve.

[Je souligne]

[57] Dans *Voisins du train de banlieue de Blainville inc. c. Agence métropolitaine de transport*¹⁵, la Cour a réitéré les propos suivants du juge LeBel, alors à la Cour :

Dans l'arrêt *Guilbert c. Vacances Sans frontières ltée*, [1991] R.D.J. 513, 516, le juge LeBel, alors à la Cour d'appel, s'est exprimé ainsi au sujet de cette condition :

Notre Cour a eu plusieurs fois l'occasion d'examiner l'application du sous-paragraphe a) de l'article 1003. Elle exige simplement la présence d'un certain nombre de questions de droit ou de fait suffisamment semblables ou connexes pour justifier le recours, mais elle ne demande pas que l'ensemble des questions de droit ou de fait soit identique (Voir Comité d'environnement de La Baie Inc. c. Société d'électrolyse et de Chimie (1990) R.J.Q. 655 ; Tremaine c. H.R. Robins J.E. 90-1642). Il suffit que

¹⁴ *Pharmascience inc. c. Option Consommateurs*, 2005 QCCA 437, requêtes et sursis rejetées (C.A., 2005-06-22), 2005 QCCA 644. Requête pour autorisation de pourvoi à la Cour suprême rejetée (C.S. Can., 2005-08-25), n°30922.

¹⁵ *Voisins du train de banlieue de Blainville inc. c. Agence métropolitaine de transport*, [2007] J.Q. no 1202, paragr. 56. De même, dans *Nadon c. Ville d'Anjou*, [1994] R.J.Q. 1823 (C.A.), il a été décidé qu'il suffisait que le débat engagé propose la solution de questions de droit ou de faits suffisamment liées entre elles pour justifier un recours collectif.

200-09-005474-066

PAGE : 11

les réclamations soulèvent un certain nombre de questions importantes, qui soient, en même temps, suffisamment communes ou connexes.

[Je souligne]

[58] Dans *George c. Québec (Procureur général)*¹⁶, la Cour a écrit :

[49] La question commune principale à la base de l'éventuel recours collectif est évidemment celle de déterminer si les étudiants embauchés en application de la directive concernant les étudiants ont été victimes de discrimination fondée sur l'âge et/ou leur condition sociale.

[50] À mon avis, cette question n'est certainement pas commune aux membres du groupe. Tout d'abord, l'appelant reconnaît que tous les membres du groupe ne sont pas victimes d'une prétendue discrimination puisque certains d'entre eux occupent de véritables emplois d'été et effectuent des tâches différentes de celles des employés occasionnels. Ensuite, il ne s'agit pas ici d'un cas où le Tribunal devrait autoriser le recours collectif même si tous les membres ne sont pas dans une situation identique. La difficulté provient du fait que toute question commune en l'espèce est négligeable par rapport aux questions individuelles. On est en quelque sorte dans un cul-de-sac puisque la seule façon de conclure que la question importante soulevée par l'éventuel recours est commune à l'ensemble des employés du groupe consisterait à utiliser le pouvoir conféré par l'article 1005 C.P.C. et de définir le groupe de manière à ce que ce soit le cas. Or, la seule autre définition possible est celle étudiée précédemment qui ne répond pas aux exigences formulées par la jurisprudence. [Je souligne]

[59] En l'espèce, le fait générateur du litige est la perte de la dérive de l'appareil qui a effectué le vol TS961. C'est le seul élément qui soit commun aux membres des deux groupes.

[60] En effet, les membres des deux groupes n'ont pas subi un préjudice commun et ils ne sont pas nécessairement soumis à un régime juridique commun. Comme il en a été fait mention lors de l'examen de la première question, les membres du deuxième groupe peuvent être assujettis à la Convention de Varsovie, à la Convention de Montréal ou encore, si aucune d'elles n'est applicable, au Tarif. Ces différences, quant à l'assujettissement à un régime plutôt qu'à un autre, m'incitent à conclure que le juge de première instance n'a pas mal usé de sa discrétion en concluant à l'absence d'une dimension collective entre les membres des deux groupes, d'autant que le nombre de vols retardés, la variation des délais subis amèneront non seulement le besoin d'une enquête pour déterminer l'application des divers régimes juridiques applicables, mais aussi une preuve de dommages extrêmement variée entraînant une évaluation se rapprochant du cas par cas.

¹⁶ *George c. Québec (Procureur général)*, [2008] R.J.Q. 2318, 2327.

200-09-005474-066

PAGE : 12

[61] En plus, les appelants font tous deux partie du premier groupe, celui qui regroupe les passagers du vol TS961. Dans ce contexte, il est permis de douter de leur capacité de représenter adéquatement les membres du second groupe, dont les vols ont été retardés pour permettre l'inspection des appareils Airbus A-310. Ont-ils une bonne compréhension d'une problématique qu'ils n'ont pas eux-mêmes vécue? N'y a-t-il pas un risque de conflits d'intérêts pouvant les amener à négliger les intérêts du second groupe ou à les défendre avec moins d'intensité, vu la disparité entre les montants demandés pour chaque membre des deux groupes? Ne risquent-ils pas d'être davantage préoccupés par les réclamations du groupe dans lequel ils ont un intérêt personnel? Ces questions permettent de douter sérieusement de la satisfaction de la condition du paragraphe d) de l'article 1003 C.P.C. pour les membres du second groupe.

5 - LES CONCLUSIONS

[62] Le juge de première instance a rejeté le recours. À mon avis, en ce qui concerne les passagers du vol TS961 de l'intimée, la requête aurait dû être autorisée pour la question des dommages reliés aux retards.

[63] Pour ces motifs, je propose d'accueillir en partie l'appel, avec dépens, pour :

[64] **AUTORISER** l'exercice du recours collectif suivant :

Action en dommages-intérêts contre l'intimée invoquant sa responsabilité.

[65] **ATTRIBUER** aux appelants le statut de représentants aux fins d'exercer un recours collectif pour le compte du groupe suivant :

Tous les passagers du vol TS961 de l'intimée entre Varadero et Québec, les 6 et 7 mars 2005.

[66] **IDENTIFIER** les principales questions de fait et de droit qui seront traitées collectivement ainsi :

L'intimée a-t-elle commis une faute en mettant en service un avion défectueux?

Dans l'affirmative, les retards encourus par les membres du groupe en raison d'une faute de l'intimée sont-ils source de dommages?

Quels sont les dommages subis par les membres du groupe?

[67] **IDENTIFIER** les conclusions recherchées qui s'y rattachent ainsi :

ACCUEILLIR l'action des appelants;

200-09-005474-066

PAGE : 13

CONDAMNER l'intimée à leur payer la somme de 30 000,00 \$ avec intérêts à compter de la signification de la présente requête ainsi que l'indemnité additionnelle prévue par l'article 1619 du *Code civil du Québec*;

ACCUEILLIR l'action des appelants en recours collectif pour le compte de tous les membres du groupe;

CONDAMNER l'intimée à payer à chaque passager du vol TS961 une somme de 30 000,00 \$ avec intérêts à compter de la signification de la présente requête ainsi que l'indemnité additionnelle prévue par l'article 1619 du *Code civil du Québec*;

ORDONNER le recouvrement collectif de ces réclamations;

ORDONNER la liquidation des réclamations individuelles des membres du groupe, dont les appelants, le cas échéant, conformément aux dispositions prévues aux articles 1037 à 1040 du *Code de procédure civile*;

CONDAMNER l'intimée à payer à chacun des membres du groupe le montant de sa réclamation individuelle, avec intérêts depuis la signification de la présente requête et l'indemnité additionnelle prévue à l'article 1619 du *Code civil du Québec*;

LE TOUT avec dépens, incluant les frais d'experts et les frais d'avis.

[68] DÉCLARE qu'à moins d'exclusion, les membres du groupe seront liés par tout jugement à intervenir sur le recours collectif de la manière prévue par la loi;

[69] FIXE le délai d'exclusion à soixante (60) jours après la date de la publication de l'avis aux membres, délai à l'expiration duquel les membres du groupe qui ne se seront pas prévalus des moyens d'exclusions seront liés par tout jugement à intervenir;

[70] ORDONNE la publication d'un avis aux membres selon des termes prévus au formulaire VI des *Règles de pratique de la Cour supérieure en matière civile* à être publié une fois en français dans La Presse et le Journal de Québec et une fois en anglais dans The Gazette.

France Thibault
FRANCE THIBAUT J.C.A.