

EYB 2007-120036 – Texte intégral

Cour d'appel

CANADA
PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT de Montréal
NO : 500-09-016289-068

DATE : 28 mai 2007

DATE D'AUDITION : 19 février 2007

EN PRÉSENCE DE :

Jacques Chamberland , J.C.A.
France Thibault , J.C.A.
Lorne Giroux , J.C.A.

**Gabriel Plourde
Appelant-demandeur**

c.

**Service aérien F.B.O. inc. (Skyservice)
Intimée-défenderesse**

Chamberland J.C.A., Giroux J.C.A., Thibault J.C.A.:–

1 LA COUR; -Statuant sur l'appel d'un jugement rendu le 5 décembre 2005 par la Cour supérieure, district de Montréal (l'honorable Jacques R. Fournier), qui a refusé d'autoriser la partie d'un recours collectif recherchant l'indemnisation du préjudice psychologique subi à la suite de l'atterrissage d'urgence d'un avion de l'intimée;

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

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

4 *REJETTE* l'appel, avec dépens.

Chamberland J.C.A., Giroux J.C.A., Thibault J.C.A.
Me Philippe Trudel, pour l'appelant
Me Michael Goodhue, Me Catherine Chaput, pour l'intimée

Thibault J.C.A.:–

5 L'appelant se pourvoit contre un jugement de la Cour supérieure du district de Montréal (l'honorable Jacques R. Fournier), qui a refusé d'autoriser la partie d'un recours collectif qui recherchait l'indemnisation du préjudice psychologique subi à la suite de l'atterrissage d'urgence d'un avion de l'intimée.

6 Le pourvoi porte sur le 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 DISPOSITIONS LÉGISLATIVES PERTINENTES

Code de procédure civile²

1002. Un membre ne peut exercer le recours collectif qu'avec l'autorisation préalable du tribunal obtenue sur requête.

La requête énonce les faits qui y donnent ouverture, indique la nature des recours pour lesquels l'autorisation est demandée et décrit le groupe pour le compte duquel le membre entend agir. Elle est accompagnée d'un avis d'au moins dix jours de la date de sa présentation et signifiée à celui contre qui le requérant entend exercer le recours collectif, elle ne peut être contestée qu'oralement et le juge peut permettre la présentation d'une preuve appropriée.

1003. Le tribunal autorise l'exercice du recours collectif et attribue le statut de représentant au membre qu'il désigne s'il est d'avis que :

- a) les recours des membres soulèvent des questions de droit ou de fait identiques, similaires ou connexes;
- b) les faits allégués paraissent justifier les conclusions recherchées;
- c) la composition du groupe rend difficile ou peu pratique l'application des articles 59 ou 67; et que
- d) le membre auquel il entend attribuer le statut de représentant est en mesure d'assurer une représentation adéquate des membres.

Convention de Montréal

Article 17

Mort ou lésion subie par le passager

Dommmage causé aux bagages

1. Le transporteur est responsable du préjudice survenu en cas de mort ou de lésion corporelle subie par un passager, par cela seul que l'accident qui a causé la mort ou la lésion s'est produit à bord de l'aéronef ou au cours de toutes opérations d'embarquement ou de débarquement.

[#]

Article 19

Retard

Le transporteur est responsable du dommage résultant d'un retard dans le transport aérien de

1. L.R.C. 1985, c. C-26.

2. L.R.Q., c. C-25

passagers, de bagages ou de marchandises. Cependant, le transporteur n'est pas responsable du dommage causé par un retard s'il prouve que lui, ses préposés et mandataires ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement s'imposer pour éviter le dommage, ou qu'il leur était impossible de les prendre.

[#]

Article 29

Principe des recours

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.

Convention de Varsovie

Article 17

Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de mort, de blessure ou de toute autre lésion corporelle subie par un voyageur lorsque l'accident qui a causé le dommage s'est produit à bord de l'aéronef ou au cours de toutes opérations d'embarquement et de débarquement.

Article 24

1. Dans les cas prévus aux articles 18 et 19 toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée que dans les conditions et limites prévues par la présente Convention.

2. Dans les cas prévus à l'article 17, s'appliquent également les dispositions de l'alinéa précédent, sans préjudice de la détermination des personnes qui ont le droit d'agir et de leurs droits respectifs.

Convention de Vienne sur le droit des traités

Article 31

Règle générale d'interprétation

1. Un traité doit être interprété de bonne foi suivant le sens ordinaire à attribuer aux termes du traité dans leur contexte et à la lumière de son objet et de son but.

2. Aux fins de l'interprétation d'un traité, le contexte comprend, outre le texte, préambule et annexes inclus:

a) tout accord ayant rapport au traité et qui est intervenu entre toutes les parties à l'occasion de la conclusion du traité;

b) tout instrument établi par une ou plusieurs parties à l'occasion de la conclusion du traité et accepté par les autres parties en tant qu'instrument ayant rapport au traité.

3. Il sera tenu compte, en même temps que du contexte:

a) de tout accord ultérieur intervenu entre les parties au sujet de l'interprétation du traité ou de l'application de ses dispositions;

b) de toute pratique ultérieurement suivie dans l'application du traité par laquelle est établi l'accord des parties à l'égard de l'interprétation du traité;

c) de toute règle pertinente de droit international applicable dans les relations entre les parties.

4. Un terme sera entendu dans un sens particulier s'il est établi que telle était l'intention des parties.

Article 32

Moyens complémentaires d'interprétation

Il peut être fait appel à des moyens complémentaires d'interprétation, et notamment aux travaux préparatoires et aux circonstances dans lesquelles le traité a été conclu, en vue, soit de confirmer le sens résultant de l'application de l'article 31, soit de déterminer le sens lorsque l'interprétation donnée conformément à l'article 31:

a) laisse le sens ambigu ou obscur; ou

b) conduit à un résultat qui est manifestement absurde ou déraisonnable.

Article 33

Interprétation de traités authentifiés en deux ou plusieurs langues

1. Lorsqu'un traité a été authentifié en deux ou plusieurs langues, son texte fait foi dans chacune de ces langues, à moins que le traité ne dispose ou que les parties ne conviennent qu'en cas de divergence un texte déterminé l'emportera.

2. Une version du traité dans une langue autre que l'une de celles dans lesquelles le texte a été authentifié ne sera considérée comme texte authentique que si le traité le prévoit ou si les parties en sont convenues.

3. Les termes d'un traité sont présumés avoir le même sens dans les divers textes authentiques.

4. Sauf le cas où un texte déterminé l'emporte conformément au paragraphe 1, lorsque la comparaison des textes authentiques fait apparaître une différence de sens que l'application

des articles 31 et 32 ne permet pas d'éliminer, on adoptera le sens qui, compte tenu de l'objet et du but du traité, concilie le mieux ces textes.

2 # LES FAITS

7 Dans sa requête pour autorisation d'exercer un recours collectif, l'appelant allègue que le 18 mars 2005, à 16h 45min, en compagnie de cinq membres de sa famille, il a quitté Montréal à bord du vol 5G 468 de l'intimée, à destination de Cancun, au Mexique.

8 Vers 19h 15min, l'avion a été secoué. Certains passagers ont vu des flammes s'échapper de l'un des moteurs, puis l'un des moteurs s'est arrêté.

9 Les agentes de bord ont d'abord parlé d'une urgence médicale. Une quinzaine de minutes plus tard, elles ont informé les passagers de l'intention du pilote d'atterrir d'urgence aux États-Unis.

10 Le pilote a obtenu l'autorisation d'atterrir à Orlando, en Floride. Vers 20h, l'avion s'est immobilisé au bout de la piste, entouré de plusieurs véhicules d'urgence. Il a ensuite été remorqué jusqu'à une rampe pour permettre le débarquement des passagers.

11 Après neuf heures d'attente à l'aéroport d'Orlando, dans des conditions difficiles et inconfortables, les passagers ont continué leur voyage à bord d'un autre appareil de l'intimée.

12 Pour le préjudice psychologique subi, l'impact désastreux sur ses vacances et les retards causés par l'incident, l'appelant a réclamé à l'intimée une indemnité de 30 000 \$.

3 # LE JUGEMENT DE PREMIÈRE INSTANCE

13 Au stade de l'autorisation du recours collectif, l'intimée a concédé que la demande de l'appelant satisfaisait les conditions énoncées aux alinéas a), c) et d) de l'article 1003 C.p.c. Elle a toutefois plaidé que le recours devait être rejeté puisque la demande de l'appelant ne paraissait pas justifier les conclusions recherchées, aux termes de l'alinéa b) de l'article 1003 C.p.c. Plus précisément, l'intimée a fait valoir que, selon les articles 17 et 29 de la Convention de Montréal, aucun droit d'action n'est possible pour l'indemnisation du préjudice psychologique subi par un passager à la suite d'un accident d'avion.

14 Pour statuer sur cette question, le juge de première instance a procédé à l'analyse du texte de l'article 17 de la Convention de Montréal selon 1) le sens ordinaire des mots utilisés dans cette disposition, 2) le texte entier de la convention et 3) la jurisprudence internationale.

15 L'approche préconisée par le juge de première instance l'a amené à conclure que tant l'étude du texte de la disposition pertinente que la jurisprudence internationale excluent le recours pour le préjudice psychologique subi à la suite d'un accident d'avion. Il a, en conséquence, écarté du recours la question de l'indemnisation du préjudice psychologique et il l'a autorisé pour les autres questions qu'il a ainsi identifiées :

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 des fautes de l'intimée sont-ils source de dommages?

Quels sont les dommages subis par les membres du groupe?

4 # LES QUESTIONS EN LITIGE

16 Les questions en litige peuvent être formulées ainsi :

1° Quelles sont les limites du critère de l'apparence de droit énoncé à l'alinéa b) de l'article 1003 C.p.c.?

2° Le juge de première instance a-t-il exercé son pouvoir discrétionnaire de refuser le recours collectif d'une manière raisonnable?

5 # L'ANALYSE

5.1 Quelles sont les limites du critère de l'apparence de droit énoncé à l'alinéa b) de l'article 1003 C.p.c.?

17 L'appelant plaide que le juge de première instance a eu tort de décider de la question de l'indemnisation du préjudice psychologique découlant de l'atterrissage d'urgence d'un avion de l'intimée, au stade de l'autorisation du recours collectif, et qu'il aurait plutôt dû laisser au juge chargé du fond du dossier le soin de la trancher. Selon l'appelant, les termes de l'alinéa b) de l'article 1003 C.p.c., qui assujettissent l'autorisation d'exercer un recours collectif à la vérification que « les faits allégués paraissent justifier les conclusions recherchées », et l'interprétation jurisprudentielle de cette disposition militent en faveur d'une détermination *prima facie* de la valeur du recours. Il ne s'agirait pas de décider, à cette étape, du bien-fondé du recours collectif envisagé, mais bien d'éliminer ceux qui sont frivoles ou manifestement mal fondés.

18 La décision du juge de première instance de refuser la partie du recours collectif qui touche l'indemnisation du préjudice psychologique d'un passager d'avion, à l'étape de l'autorisation du recours collectif, respecte-t-elle les limites du critère de l'apparence de droit énoncé à l'alinéa b) de l'article 1003 C.p.c.? C'est la question que pose l'appelant.

19 Avant de répondre à cette question, deux éléments méritent d'être précisés. D'abord, les faits allégués par l'appelant pour obtenir une indemnisation ne sont pas contestés. À la suite de l'incident décrit ci-haut, survenu le 18 mars 2005, l'appelant n'a pas subi de blessures physiques comme telles, mais il réclame une compensation pour le préjudice psychologique subi à cette occasion et, aussi, pour les conséquences désastreuses de l'événement sur ses vacances, notamment pour les retards qui s'en sont suivis.

20 Ensuite, le juge de première instance avait devant lui toute la documentation lui permettant d'interpréter la Convention de Montréal, à l'exception du témoignage des participants à la Conférence de Montréal. La recevabilité de la preuve testimoniale sera abordée lors de l'étude de la question suivante.

21 La portée de l'alinéa b) de l'article 1003 C.p.c. a été précisée, en 1981, par la Cour suprême dans *Comité régional des usagers c. C.T.C.U.Q.*³. Le juge Chouinard a écrit :

[#] Le législateur a voulu que le tribunal écarte d'emblée tout recours frivole ou manifestement mal fondé et n'autorise que ceux où les faits allégués dévoilent une apparence sérieuse de droit.

Je conclus donc que l'expression « paraissent justifier » signifie qu'il doit y avoir aux yeux du juge une apparence sérieuse de droit pour qu'il autorise le recours, sans pour autant qu'il ait à se prononcer sur le bien-fondé en droit des conclusions en regard des faits allégués. [Je souligne]

³. *Comité régional des usagers c. C.T.C.U.Q.*, [1981] 1 R.C.S. 424, 429.

22 Quinze ans plus tard, dans *Guimond c. Québec (Procureur général)*⁴, la Cour suprême a repris la même interprétation. Elle a aussi vérifié si, au regard des règles de droit applicables, le juge de l'autorisation avait exercé son pouvoir discrétionnaire de refuser l'autorisation d'une façon raisonnable :

L'existence du pouvoir discrétionnaire de refuser l'autorisation parce que les faits ne révèlent pas « une apparence sérieuse de droit » n'est pas incompatible avec la jurisprudence et la doctrine qui veulent que le texte de l'art. 1003 ait un caractère impératif : dès que les quatre conditions de la disposition sont respectées, l'autorisation doit être accordée. Le pouvoir discrétionnaire réside dans le fait de déterminer si la réclamation respecte le critère préliminaire prévu à l'art. 1003, c'est-à-dire si elle présente « une apparence sérieuse de droit », et non de déterminer si, bien que l'appelant ait satisfait aux conditions requises, il est néanmoins possible de lui refuser l'autorisation demandée pour diverses raisons fondées sur le caractère approprié ou pratique du recours. La question que notre Cour est appelée à trancher dans le présent pourvoi est donc de savoir si le juge Pelletier a exercé, d'une façon raisonnable dans les circonstances, son pouvoir discrétionnaire de refuser l'autorisation à l'intimé. [Citations volontairement omises] [Je souligne]

23 Dans *Bouchard c. Agropur Coopérative*⁵, la Cour a rappelé l'importance du rôle du juge d'autorisation et a assujéti l'intervention d'une cour d'appel aux cas d'exercice déraisonnable du pouvoir discrétionnaire :

[42] Comme on le constate, le langage utilisé à l'article 1003 C.p.c. fait appel en maints endroits à l'appréciation du juge. Celle-ci mérite déférence et ne donne prise à l'intervention de notre cour que lorsqu'elle se révèle manifestement non fondée ou que l'analyse qui la sous-tend est viciée par une erreur de droit.

24 Dans le présent dossier, le juge de première instance a écrit :

[22] À la lecture de cette jurisprudence, le Tribunal est d'avis que la Convention de Montréal ne permet pas l'action pour des dommages psychologiques et que sous ce volet la demande est à sa face mal fondée. Un tribunal québécois ne pourrait en respectant les règles d'interprétation des traités telles qu'élaborées ici, à l'étranger ou ailleurs au Canada accorder des dommages psychologiques alors qu'ils sont refusés partout ailleurs. [Je souligne]

25 À mon avis, le juge de première instance a respecté les limites du critère établi à l'alinéa b) de l'article 1003 C.p.c. En effet, il a conclu que, à sa face même, la partie du recours qui a trait à l'indemnisation du préjudice psychologique, à la suite d'un accident d'avion, était vouée à l'échec. Donc, pour le juge de première instance, la réclamation de l'appelant ne présentait pas « une apparence sérieuse de droit ».

26 Ce premier moyen est donc mal fondé.

5.2 Le juge de première instance a-t-il exercé son pouvoir discrétionnaire de refuser le recours collectif d'une manière raisonnable?

27 Dans l'examen de cette question, il est nécessaire d'exposer, à grands traits, les règles gouvernant la responsabilité des transporteurs aériens, en matière d'indemnisation du préjudice psychologique.

⁴. *Guimond c. Québec (Procureur général)*, [1996] 3 R.C.S. 347, 356.

⁵. *Bouchard c. Agropur Coopérative*, [2006] R.J.Q. 2349, 2356 (C.A.)

28 Jusqu'à ce que la Convention de Montréal soit intégrée au droit canadien par la *Loi sur le transport aérien* précitée, la responsabilité des transporteurs aériens était régie par un traité international antérieur, la Convention de Varsovie dont l'origine remonte à la fin des années 1920. Il n'est pas sérieusement contesté par les parties que, sous la Convention de Varsovie, le préjudice psychologique, non accompagné d'une blessure physique, n'était pas indemnisable, du moins depuis l'arrêt *Eastern Airlines c. Floyd*⁶ rendu par la Cour suprême des États-Unis en 1991.

29 À cet égard, les auteurs Paul S. Dempsey et Michael Milde ont écrit⁷ :

Clearly, after *Floyd*, mental harm unaccompanied by physical harm is not recoverable. For example, in *Adler v. Malev Hungarian Airlines*, recovery was denied to Violet Adler who suffered «serious psychological damage» while aboard Malev flight 640 at the time it was hijacked by two armed hijackers at Prague's Ruzyně Airport on its way to New York from Budapest. Moreover, the court in *Adler* concluded that state common law claims for emotional injury were precluded, as they are unrecoverable under Article 17, and Warsaw provides the exclusive remedy for injuries in international air carriage : [#]

30 L'appelant plaide toutefois que la Convention de Montréal a changé l'état du droit quant à la question de l'indemnisation du préjudice psychologique par un transporteur aérien. Sa position n'est cependant pas endossée par la doctrine et la jurisprudence, qui concluent que, à l'égard de cet élément, aucun changement n'a été apporté par rapport à la situation qui prévalait sous la Convention de Varsovie.

31 D'abord, je précise que le texte de l'article 17 de la Convention de Montréal reprend dans son essence le texte correspondant de la Convention de Varsovie, ce qui a amené le commentaire suivant des auteurs Dempsey et Milde⁸ :

Since paragraph 1 of Article 17 repeats *verbatim* the substance of the original Article 17 of the Warsaw Convention of 1929, the scores of judicial decision interpreting the terms of that article will remain a continuing guidance for the interpretation of the new Convention.

32 Me Andrew Field, dans son article *Air travel, accidents and Inquiries : Why the New Montreal Convention is already Outdated*⁹, a fait remarquer que la Convention de Montréal n'a pas changé l'état du droit découlant de la convention de Varsovie :

A comparison with Article 17 of the *Warsaw Convention* quoted above reveals only minor and apparently insignificant changes. Thus, it would appear that the 1929 conception of claims will remain for some time to come. It means that how these terms are understood under the *Warsaw Convention* will probably continue to be the case. Indeed, the refusal of the signatories to alter those terms despite suggestions to use broader terms mooted by national delegations during negotiations, would tend to confirm this. Thus, the damage must be caused by an «accident», and the injury must be «bodily» and nothing else. [#]

[Citation volontairement omise]

33 Dans un jugement récent rendu dans l'affaire *Walton v. Mytravel Canada Holdings Inc.*¹⁰, la 6. *Eastern Airlines c. Floyd*, 499 U.S. 530, 111 S. Ct 1489 (1991).

7. Paul S. DEMPSEY et Michael MILDE, *International Air Carrier Liability : The Montreal Convention of 1999*, Montreal, McGill University, 2005, p. 130-131.

8. *Id.*, p. 121.

9. Andrew FIELD, « *Air travel, accidents and Inquiries : Why the New Montreal Convention is already Outdated* », (2005) 28, *Dalhousie Law Journal*, 69, à la p. 79.

Cour du Banc de la Reine de la Saskatchewan a aussi refusé l'indemnisation du préjudice psychologique sous la Convention de Montréal :

41 Article 17(1) of the Montreal Convention of 1999 provides a remedy for passengers who have been injured on international flights. [#]

42 It must be established that a passenger sustained a «bodily injury.» In this case there is absolutely no evidence of «bodily injury» in any of the materials filed by the applicant, including the amended statement of claim and affidavit material. There is no evidence that any bodily injury was sustained by either the proposed representative plaintiff or any of the other passengers in the aircraft during the international flight.

43 It is settled law that for a passenger to have access to Article 17(1), the individual must have suffered a bodily injury as opposed to mere mental anguish. The case law, as established, interpreting Article 17 of the Warsaw Convention (almost identical to Article 17 of the Montreal Convention of 1999) is entirely consistent that an individual must have suffered from a bodily injury being a palpable, conspicuous or physical injury (*Rosman v. Trans World Airlines, Inc.* , 34 N.Y.2d 385 (1974)) as opposed to mere anguish or psychological injury.

[Je souligne]

34 L'arrêt rendu par la Cour d'appel fédérale des États-Unis pour le deuxième circuit dans l'affaire *Ehrlich c. American Eagle Airlines inc.*¹¹ apporte aussi un éclairage utile quant à la question de l'indemnisation du préjudice psychologique. La question en jeu était alors de savoir si, en vertu de la Convention de Varsovie, le transporteur aérien pouvait être tenu responsable du préjudice psychologique qui survient en même temps qu'un préjudice physique, mais qui n'en découle pas.

35 Dans cette affaire, à la suite d'un atterrissage d'urgence et des procédures d'évacuation de l'appareil dans lequel ils prenaient place, les Ehrlich ont subi des blessures physiques et aussi un préjudice psychologique qui n'était cependant pas relié à leurs blessures physiques.

36 Le régime juridique applicable à leur situation découlait de la Convention de Varsovie, mais les Ehrlich ont plaidé que le nouveau traité # intervenu entre plusieurs nations dont les États-Unis, # c'est-à-dire la Convention de Montréal, pouvait apporter un éclairage sur la portée du régime d'indemnisation du préjudice psychologique en vertu de la Convention de Varsovie.

37 C'est dans ce cadre que, dans l'affaire *Ehrlich* précitée, la Cour d'appel fédérale a interprété l'article 17 de la Convention de Varsovie à l'aide de sept facteurs # dont le dernier réfère spécifiquement à la Convention de Montréal. Je propose d'énumérer ces sept facteurs en rapportant les remarques et conclusions énoncées par la Cour à l'égard de chacun d'eux.

1) *Le sens ordinaire de l'article 17 de la Convention de Varsovie*

38 La Cour a conclu que les mots utilisés à l'article 17 de la Convention de Varsovie et, plus particulièrement, les expressions « dommage survenu » et « en cas de » sont susceptibles de plus d'une interprétation. Dans ces circonstances, elle a choisi de recourir à d'autres sources pour interpréter le texte.

10. *Walton v. Mytravel Canada Holdings Inc.* , [2006] SKQB 231.

11. *Ehrlich c. American Eagle Airlines inc.* 2004 360 F. 2d 366 (2d. Cir.).

2) *La documentation juridique française*

39 La Convention de Varsovie a été rédigée en français et elle date de 1929. Selon la Cour d'appel fédérale, il y a lieu de recourir aux trois sources # législation, jurisprudence et doctrine françaises # existant à cette époque pour tenter de trouver le sens de l'article 17 précité.

40 L'étude de ces sources n'a pas permis à la Cour d'appel fédérale de se faire une idée claire de l'interprétation de l'article 17 de la Convention :

With these considerations in mind, we are not persuaded that French jurists in 1929 would have read the phrase «dommage survenu en cas de# lésion corporelle» in a manner that would have held a carrier liable for a passenger's mental injury in the absence of a causal relationship between such pain and suffering and a physical injury. Nonetheless, we acknowledge that our understanding of French law is limited by the treatises and judicial decisions available to us. Accordingly, although the Ehrlichs have made no effort to suggest that French law would require a different construction of Article 17, we do not rest our interpretation of Article 17 solely on our understanding of French legal materials. Instead, we also turn to additional sources to determine the meaning of that provision.

3) *L'histoire des négociations de la Convention de Varsovie*

41 L'étude de l'histoire des négociations intervenues entre les pays participants et ayant conduit à la signature de la Convention de Varsovie a amené la Cour d'appel fédérale à conclure que la phrase « dommage survenu en cas de # lésion corporelle » exige un lien de causalité entre le dommage psychologique et la lésion physique :

This conclusion is especially compelling when we take into account how the drafters of the Warsaw Convention came to settle on that phrase. The more expansive Paris Protocol liability provision was submitted to the CITEJA so that it could «produce a provision more readily acceptable to those nations whose law was not so liberal» as that of France. [#] The nations that negotiated the Warsaw Convention therefore did not intend to strictly bind themselves to French legal principles of liability; indeed, the Warsaw conference delegates eventually adopted the «narrower language» introduced by the CITEJA to limit the types of injuries that are recoverable under the Warsaw Convention.

4) *L'objet de la Convention*

42 Suivant la Cour d'appel fédérale, lorsque le sens d'une disposition d'un traité est ambigu, il est permis de se référer à son objet. Dans le cas de la Convention de Varsovie, les signataires visaient plus la protection des transporteurs que l'indemnisation complète des passagers. Dans cette optique, l'exigence d'un lien de causalité entre le dommage psychologique et la lésion physique respecte ce choix des parties.

5) **Les résultats illogiques**

43 Selon la Cour d'appel fédérale, il y a lieu d'éviter les interprétations qui produisent des résultats injustes ou illogiques. Or, l'interprétation de l'article 17 de la Convention, telle que proposée par les Ehrlich, conduit à un tel résultat puisque :

[#] similarly situated passengers [would be] treated differently from one another on the basis of an arbitrary and insignificant difference in their experience». Id. For example 1) a passenger who sustained a mental injury but no bodily injury would be unable to look to Article 17 for relief whereas 2) a co-passenger who suffered the same mental injury yet fortuitously pinched his little finger in his tray table while evacuating and thereby suffered an unrelated bodily injury would be able to hold the carrier liable under the Warsaw

Convention.

6) La jurisprudence des autres états signataires

44 La Cour d'appel fédérale considère que la jurisprudence des autres pays signataires est pertinente. La revue de celle-ci l'amène à conclure que l'interprétation de l'article 17 de la Convention de Varsovie # suivant laquelle l'indemnisation du préjudice psychologique qui n'est pas causé par une lésion physique est exclue # est partagée par les autres signataires de la Convention.

7) La Conférence de Montréal

45 Selon la Cour d'appel fédérale, lorsque l'interprétation d'une disposition d'un traité est ambiguë, il est possible de recourir à d'autres sources. Or, à cet égard, elle avance que : « [#] the opinions of sister signatories at international conferences may sometimes prove to be helpful ».

46 De l'étude détaillée des discussions tenues par les délégués à la Conférence de Montréal, la Cour d'appel fédérale retient :

que certains délégués ont précisément proposé d'étendre la responsabilité du transporteur aérien pour qu'elle englobe l'indemnisation du préjudice psychologique;

qu'il y a eu formation d'un groupe de travail appelé « les amis du président », composé des représentants de 28 pays, à qui on a confié l'étude de questions particulières, dont celle de la responsabilité du transporteur aérien en cas de préjudice psychologique;

que les « amis du président » ne représentent pas les délégués, mais qu'ils constituent un groupe particulier dont les vues ne correspondent pas à celles de la majorité, d'une part et que, même parmi les membres du groupe, les opinions étaient divisées sur cette question, d'autre part.

47 Elle conclut sur le tout :

que les délégués ne partageaient pas une vision commune quant à l'opportunité de reconnaître la responsabilité du transporteur aérien en cas de préjudice psychologique;

qu'ils ont finalement conclu une entente globale, résultat d'un compromis, dans laquelle ils ont accepté « the concept of death or bodily injury# contained in the Warsaw Convention ».

48 Pour la Cour d'appel fédérale, les procès-verbaux des débats de la Conférence de Montréal et, plus particulièrement, l'extrait suivant des propos du président Rattray, montrent que le texte de la Convention de Montréal n'a pas été conçu pour modifier la jurisprudence rendue sous la Convention de Varsovie. Donc, à l'instar de la Convention de Varsovie, la Convention de Montréal n'a pas rendu le transporteur aérien responsable de l'indemnisation du préjudice psychologique subi par un passager à la suite d'un accident :

In coming to [an] accommodation «with respect to the «definition of [an] 'injury'» under the new Convention, the drafting changes that had taken place as the text of that Convention developed «were not intended to interfere with the jurisprudence under the 'Warsaw System' of liability».

49 Si l'on revient au présent dossier, le juge de première instance devait interpréter, quant à lui, la Convention de Montréal et les règles gouvernant la responsabilité du transporteur aérien en cas de préjudice psychologique.

50 Le recours aux règles d'interprétation utilisées par la Cour d'appel fédérale des États-Unis pour le deuxième circuit, dans l'affaire *Ehrlich* précitée, est conforme aux principes juridiques applicables, notamment à ceux énoncés aux articles 31, 32 et 33 de la *Convention de Vienne sur le droit des traités*¹².

51 À cet égard, les auteurs Dempsey et Milde, dans le chapitre 3 de l'ouvrage *International Air Carrier : The Montreal Convention of 1999*¹³, répertorient les mêmes sept règles d'interprétation, qu'ils qualifient de Canons d'interprétation : le sens ordinaire des mots, la langue de la Convention, son objet, les travaux préparatoires, la jurisprudence, les résultats anormaux et les autres sources. Les auteurs précisent, en outre, que ces règles sont conformes aux dispositions de la Convention de Vienne sur le droit des traités :

The provisions of the Vienna Convention on the Law of Treaties reflect the common national principles of the interpretation of the legal norms # grammatical interpretation (ordinary meaning of the words), logical interpretation (in the context of the legal source) and teleological interpretation (in the light of the aim and purpose of the legal source). Article 32 of the Vienna Convention recognizes also the historic interpretation (preparatory work) as a supplementary means of interpretation.

52 Si l'on refait l'exercice d'interprétation, en apportant les adaptations nécessaires, un constat s'impose : la Convention de Montréal n'a pas modifié le régime de responsabilité du transporteur aérien en cas de préjudice psychologique. Certes, l'objet de la Convention de Montréal n'est pas le même que celui de la Convention de Varsovie. Lorsque cette dernière a été conclue, à la fin des années 20, l'industrie de l'aéronautique était à ses débuts et la protection des intérêts des transporteurs aériens occupait le premier plan. En 1999, l'indemnisation équitable des passagers est alors devenue une préoccupation importante. Il demeure, cependant, que la question de l'indemnisation du préjudice psychologique a été abordée spécifiquement lors de la Conférence, puis clairement écartée.

53 En fait, ce que l'appelant propose, c'est d'interpréter différemment l'article 17 de la Convention de Montréal, en faisant abstraction, notamment, de la jurisprudence internationale. Il fait valoir plusieurs arguments que je résume de la façon suivante :

L'expression « lésion corporelle » a déjà été interprétée comme comprenant le préjudice psychologique et a déjà donné lieu à une indemnisation sous l'empire de la Convention de Varsovie; d'ailleurs, le droit interne de plusieurs états signataires de la Convention de Montréal reconnaît que l'expression « lésion corporelle » inclut le préjudice psychologique.

L'objet de la Convention de Montréal est d'offrir aux passagers une indemnisation équitable fondée sur le principe de la réparation. Or, l'article 29 de la Convention de Montréal, qui n'aurait pas d'équivalent dans la convention de Varsovie, exclut tout recours contre un transporteur aérien qui découle d'une autre base juridique que la convention de Montréal.

La Convention de Montréal doit être interprétée à la lumière des travaux préparatoires et des circonstances dans lesquelles le traité a été conclu. À cet égard, le témoignage du Dr

¹². *Convention de Vienne sur le droit des traités, conclue le 23 mai 1969, entrée en vigueur le 27 janvier 1980.*

¹³. *International Air Carrier : The Montreal Convention of 1999, précité, note 7, à la p. 47.*

Ratray, président de la conférence, serait pertinent.

54 À mon avis, le juge de première instance a eu raison de résister à l'invitation de l'appelant de changer l'interprétation de l'article 17 de la Convention de Montréal.

55 Premièrement, l'interprétation et l'application d'un traité international ne peuvent pas varier d'un pays à l'autre, tel que l'a affirmé la Cour supérieure dans *Recchia c. K.L.M. lignes aériennes royales néerlandaises*¹⁴. À cet égard, les propos suivants du juge Malloy dans *Connaught Laboratories Ltd. c. British Airways* sont pertinents¹⁵ :

[44] The *Warsaw Convention* is not an ordinary statute. It is an international treaty negotiated by the signatory nations and intended to give rise to the same set of rules to govern liability for damage incurred in the course of international travel. One of the leading authorities on the interpretation of the Warsaw Convention is Professor Bin Cheng of McGill University. In his excellent article entitled «Wilful Misconduct : from Warsaw to the Hague and From Brussels to Paris» (published in *Annals of Air and Space Law*, Vol II # 1977 (Toronto: Carswell)), Professor Cheng refers to the decision of the Belgian Cour de Cassation in *Tondriau v. Air India*, R.D.F.A. (1977) as a «model of how treaties establishing international uniform law should be interpreted and applied» and quotes with approval (at page 61 of his article) the following excerpt from that decision :

The Interpretation of an international convention the purpose of which is the unification of the law cannot be done by reference to the domestic law of one of the contracting States. If the treaty text calls for interpretation, this ought to be done on the basis of elements that pertain to the treaty, notably, its object, its purpose and its context, as well as its preparatory work and genesis. The purpose of drawing up an international convention designed to become a species of international legislation would be wholly frustrated if the courts of each State were to interpret it in accordance with concepts that are specific to their own legal system. [Je souligne]

56 Ainsi, le fait que l'expression « lésion corporelle » puisse englober le préjudice psychologique dans certains pays n'est pas déterminant. Par contre, ce qu'il faut rechercher, c'est le sens donné à cette expression dans le traité. À cet égard, les règles d'interprétation développées par la jurisprudence et basées sur les articles 31 et suivants de la *Convention de Vienne sur le droit des traités* sont incontournables. Leur application entraîne la conclusion inéluctable que le préjudice psychologique n'est pas indemnifiable sous la Convention de Montréal.

57 Deuxièmement, s'il faut reconnaître que l'objet de la Convention de Varsovie et celui de la Convention de Montréal sont différents, il ne s'ensuit pas nécessairement que le second englobe l'indemnisation du préjudice psychologique.

58 De plus, le fait que l'article 29 de la Convention de Montréal écarte expressément tout recours en dommages-intérêts punitifs ou exemplaires ou à un autre titre que la réparation, ne supporte pas la thèse que le dommage psychologique doit être indemnisé sous la Convention de Montréal, en présence d'indices convergeant tous en faveur du maintien de l'interprétation prévalant sous la Convention de Varsovie.

59 Troisièmement, l'appelant a raison de dire que la Convention de Montréal doit être interprétée, notamment à la lumière des travaux préparatoires et des circonstances dans lesquelles le traité a été

¹⁴. *Recchia c. K.L.M. lignes aériennes royales néerlandaises*, [1999] R.J.Q. 2024 ..

¹⁵. *Connaught Laboratories Ltd. c. British Airways*, [2002] O.J. 3421 , p. 7-8.

conclu. À l'audience, l'avocat de l'appelant a été invité à indiquer sur quel élément des travaux préparatoires et des circonstances il appuie sa proposition. De la même façon, il a été convié par la Cour à identifier l'erreur commise par la Cour d'appel fédérale pour le deuxième district des États-Unis dans l'affaire *Ehrlich* précitée dans laquelle ce tribunal conclut de son analyse des travaux préparatoires à la Convention de Montréal que celle-ci ne couvre pas l'indemnisation du préjudice psychologique.

60 L'avocat de l'appelant n'a pas pu répondre aux deux demandes formulées par la Cour. Il a plutôt fait valoir qu'il entendait faire témoigner Dr Rattray, président de la Conférence de Montréal, pour établir la portée de l'article 17 de la Convention de Montréal. À mon avis, et sans me prononcer sur son admissibilité, un tel témoignage n'aurait aucune valeur probante. En effet, selon la jurisprudence¹⁶, le recours aux travaux préparatoires pour interpréter un traité est possible lorsque deux conditions sont réunies. D'abord, la preuve doit être publique et accessible. Ensuite, elle doit établir de façon claire et indiscutable l'intention des parties.

61 Cette demande de l'appelant n'est pas sérieuse. À l'évidence, le témoignage du Dr Rattray ne respecte pas ces conditions.

62 En conséquence, je propose le rejet de l'appel, avec dépens.

Thibault J.C.A.

Me Philippe Trudel, pour l'appelant

Me Michael Goodhue, *Me Catherine Chaput*, pour l'intimée

Date de mise à jour : 13 juin 2008

Date de dépôt : 8 juin 2007

16. *Fathergill c. Monarch Airlines Ltd* [1980] A.C. 251 H.L. et *Morris c. K.L.M.* [2002] 2 A.C. 628 H.L. .