

COUR SUPÉRIEURE

CANADA
PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE QUÉBEC

N° : 200-06-000053-051

DATE : 15 décembre 2005

SOUS LA PRÉSIDENCE DE : L'HONORABLE IVAN ST-JULIEN, J.C.S.

HERMAN CROTEAU, domicilié et résidant au 67, rue des Pétunias, Saint-Apollinaire, district et province de Québec, G0S 2E0,
et

RENAUD BRILLANT, domicilié et résidant au 160, Route des Pionniers à Rimouski, district de Rimouski, province de Québec, G0K 1J0,
REQUÉRANTS

c.

AIR TRANSAT A.T. INC., personne morale ayant une place d'affaires au 5959, boulevard de la Côte-Vertu, Montréal, district de Montréal, province de Québec, H4S 2E6,

INTIMÉE

JUGEMENT

[1] Les requérants désirent exercer un recours collectif pour le compte des personnes comprises dans un groupe dont ils sont eux-mêmes membres, soit 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.

200-06-000053-051

PAGE : 2

Prétentions des requérants:

[2] Suite aux faits relatés dans la requête (paragraphe 2.1 à 2.26), les requérants prétendent avoir subi des dommages de même que des troubles et inconvénients causés par les retards en décollant. Ils se disent en droit de réclamer une indemnité au montant de 20 000 \$ chacun sauf à parfaire et une somme de 10 000 \$ chacun à titre de dommages exemplaires.

[3] Les requérants et les membres du groupe ont depuis reçu un chèque de 500 \$ accompagné d'une nouvelle lettre d'excuses (P-6) par laquelle, selon eux, l'intimée admettrait sa responsabilité.

[4] Toujours selon les requérants, les autres passagers des Airbus A-310 appartenant ou affrétés par l'intimée ont aussi subi des dommages occasionnés par les retards des vols prévus les 6 ou 7 mars 2005.

[5] Les requérants prétendent que les faits donnant ouverture à un recours individuel de la part de chacun des membres du groupe contre l'intimée sont les suivants (paragraphe 3.1 et 3.2 de la requête):

3.1 Tous les membres du groupe ont subi des dommages identiques ou similaires à ceux qu'ont subis les Requérants en raison de l'incident survenu ou en raison des retards occasionnés;

3.2 D'après les informations dont disposent les requérants, il y avait 261 passagers dans l'avion et les vols de plusieurs centaines d'autres passagers de l'intimée ont été retardés.

[6] Les requérants sont d'avis que l'intimée, par sa décision de retourner à Varadero plutôt que de se poser immédiatement, alors que le vol TS961 faisait manifestement face à une situation d'urgence, a intentionnellement mis en péril la sécurité des passagers du vol TS961. Suite à l'incident, l'intimée a effectué une inspection de tous ses appareils Airbus A-310, ce qui a entraîné un retard parfois considérable pour plusieurs autres vols. Les requérants soutiennent avoir subi des dommages suite à l'incident décrit plus avant ainsi que des troubles et inconvénients causés par les retards en décollant.

[7] Il est à noter que les requérants mentionnent le mot "dommages" de façon générale.

Prétentions de l'intimée:

[8] L'intimée a produit une contestation écrite et deux affidavits émanant de dame Juneau et du commandant Gauthier. Elle admet (au paragraphe 2.26) que certains retards ont pu être causés en raison de l'inspection préventive de la flotte d'Airbus A310 mais précise qu'il s'agissait là d'un cas de force majeure, tel que défini aux conditions

200-06-000053-051

PAGE : 3

tarifaires déposées et approuvées par l'Office des transports du Canada en vigueur lors de l'incident (D-1). Elle admet aussi (au paragraphe 2.32) avoir effectué un remboursement de 500 \$ mais nie catégoriquement avoir admis quelque responsabilité que ce soit en ce faisant, précisant qu'il s'agissait là d'une pratique commerciale courante dans le milieu de l'aviation.

[9] L'intimée nie le paragraphe 3.1 de la requête précisant encore une fois que la requête vise deux groupes distincts, soit:

- 9.1. 1) les passagers du vol TS 961 et
- 9.2. 2) tous les autres passagers ayant subi des retards suite à l'inspection préventive des Airbus A310.

[10] Au surplus, on souligne que les requérants n'ont aucune apparence de droit à l'encontre de l'intimée. À l'égard des passagers du vol TS 961, l'intimée indique (page 4 de la requête) plus spécialement:

26. Le recours que les Requérants souhaitent exercer est régi exclusivement par la *Convention de Varsovie amendée à la Haye en 1955* (la "Convention");
27. La Convention est incorporée en droit canadien par la *Loi visant à donner suite à certaines conventions pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international* (L.R.C. (1985), ch. C-26) (la "Loi sur le transport aérien") produite...sous la cote D-3, laquelle reproduit intégralement les dispositions de la Convention;
28. La Convention constitue le cadre exclusif à l'intérieur duquel doit s'exercer tout recours relatif à un "transport international";
29. L'article 1, al 2, de la Convention précise que:

Est qualifié transport international, au sens de la présente Convention, 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 [...] sur le territoire de deux Hautes Parties Contractantes [...]

...

32. Le Canada et la République de Cuba sont des Hautes Parties Contractantes à la Convention, tel qu'en fait foi la Partie II de l'Annexe I de la *Proclamation attestant quelles sont les Hautes Parties Contractantes à la Convention de Varsovie* (8 nov. 1985, TR/85-202, Gaz. C. 1985.II.4693), produite...sous la cote D-4;

...

200-06-000053-051

PAGE : 4

34. Le caractère exclusif de la Convention est posé par l'article 24 de celle-ci:

(1) [...] 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 [...]

[11] Selon l'intimée, l'application de la Convention exclut absolument l'application du droit civil général en vigueur au Québec ou de tout autre recours ou voie de droit autre que ceux qui sont spécifiquement prévus par la Convention. Elle cite l'article 17 de la Convention qui établit que:

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.

[12] Elle souligne que les allégations des requérants, lesquelles doivent être tenues pour avérées, ne font aucunement état de mort, de blessure ou de toute autre lésion corporelle à l'égard de l'un quelconque des Passagers du vol TS 961. De plus, la jurisprudence constante, tant canadienne qu'étrangère, portant sur la responsabilité du transporteur en vertu de la Convention, exclut l'indemnisation de tout préjudice purement psychologique. Les dommages que les requérants allèguent avoir subis ne sont donc susceptibles, selon elle, d'aucune indemnisation sous le régime exclusif établi par la *Loi sur le transport aérien* et la Convention. Au surplus, la Convention ne donnerait pas ouverture à l'octroi de dommages-intérêts exemplaires ou punitifs.

[13] Et, à l'égard des autres passagers, l'intimée mentionne que son tarif prévoit ce qui suit:

5.3 Force Majeure

5.3.1 Notwithstanding any other terms or conditions contained herein, the Carrier shall not be liable for failure in the performance of any obligations due to:

[...]

r) Any other event not reasonably to be foreseen, anticipated or predicted, whether actual, threatened or reported, which may interfere with the operations of the Carrier.

200-06-000053-051

PAGE : 5

[14] L'intimée soulève que l'incident allégué par les requérants constitue un événement raisonnablement imprévisible aux termes du sous-paragraphe 5.3.1 (r) du Tarif.

[15] À ce titre et subsidiairement, l'intimée soutient que le fait d'avoir retardé l'envolée de certains appareils afin d'en permettre l'inspection préventive ne constitue pas une faute.

[16] À l'effet que les requérants ne sont pas des représentants adéquats des autres passagers, l'intimée soulève qu'ils n'ont jamais été passagers à bord d'un appareil Airbus A310 dont l'envolée aurait été retardée pour cause d'inspection mécanique consécutive à l'incident survenu le 6 mars 2005. Il n'existerait aucune identité, similarité ou connexité entre la situation des requérants et celle des autres passagers à son avis.

[17] L'intimée termine sa contestation en soulignant que les questions soulevées par les requérants ne sont ni identiques, ni similaires, ni connexes en ce que (paragraphe 66 et suivants):

65. Contrairement à ce que les Requérants allèguent au paragraphe 3.1 de la Requête, les préjudices que les Requérants allèguent avoir subis ne sont ni typiques, ni caractéristiques des dommages qui pourraient avoir été subis par les autres membres du groupe;

66. La durée des retards subis par les membres du groupe varie considérablement d'un vol à l'autre, tel qu'en fait foi le rapport de l'intimée produit sous la cote D-2;

...

68. La grande majorité des membres du groupe ont, au moment même du retard subi, reçu gracieusement de l'intimée, par la seule volonté de cette dernière et sans admission de responsabilité, une indemnité sous une ou plusieurs formes, notamment des bons de repas, des rafraîchissements, des notes de crédit applicables à des passages ultérieurs, des nuitées en hôtel aux frais de l'intimée et des versements monétaires par chèque, tel qu'en fait foi le rapport sur les retards produit sous la cote D-2;

[18] De ce fait, l'intimée est d'avis que la majorité des membres du groupe n'ont en définitive subi aucun préjudice. Elle répète que le groupe visé par la requête n'est aucunement homogène et est en fait constitué d'une multitude d'individus dont les intérêts ne sont pas communs. Elle termine en soulignant une absence complète d'identité, de similarité et de connexité entre les questions de faits et de droit relatives aux passagers du vol TS 961 et les questions de faits et de droit relatives aux autres passagers. Elle conclut que la requête est manifestement mal fondée en droit, tant contractuellement qu'extracontractuellement et ne présente pas les éléments requis pour que la Cour puisse y faire droit. Elle demande donc le rejet de la requête

200-06-000053-051

PAGE : 6

amendée pour autorisation d'exercer un recours collectif et pour être représentant présentée par les requérants, avec dépens.

La preuve et le droit:

[19] Dès le début, les procureurs des requérants se sont objectés au dépôt du tableau comparatif D-6 des extraits de la Convention de Varsovie et celle de Montréal. Cette objection avait été prise sous réserve.

[20] Les pièces D-5A et D-5B représentant des extraits des documents de l'aviation civile internationale (Vol. III) et extraits des documents de l'aviation civile internationale (minutes, Vol I) ont aussi fait l'objet de dépôt.

[21] Après l'audition et comme prévu, le Tribunal a reçu les compléments de l'argumentation de chacun des procureurs.

[22] D'un côté, les procureurs des requérants soumettent des commentaires du Comité de révision concernant l'article 1002 C.p.c. rapportés dans une décision de notre collègue, le juge Tessier¹ par laquelle il a jugé qu'il appartenait au juge qui entend la requête pour autorisation d'exercer un recours collectif d'autoriser un interrogatoire ou de permettre la présentation d'une preuve appropriée. Notre collègue reprenait les commentaires du Comité de révision concernant l'article 1002 C.p.c.:

14 Voici ce qu'énonce à ce sujet le rapport du Comité de révision de la procédure civile (juillet 2001, p. 203-204) :

La requête en autorisation visait initialement à servir de filtre pour éliminer les demandes frivoles. Mais, au fil des ans, les débats sur l'autorisation ont pris des proportions démesurées. Les *Règles de pratique de la Cour supérieure du Québec en matière civile* prévoient qu'un juge peut permettre la contestation écrite de la requête pour autorisation. Cette permission est généralement accordée. La contestation est alors appuyée d'affidavits détaillés qui donnent lieu à de multiples interrogatoires de part et d'autre. De plus, les parties ont fréquemment recours à des expertises pour prouver des faits qui ne devraient être prouvés que lors de l'instruction. Contrairement à l'objectif de départ, les parties plaident trop souvent au fond à cette étape, ce qui n'est pas sans conséquence sur les coûts et les délais. La pratique actuelle a en quelque sorte transformée la procédure d'autorisation originellement prévue en 1978 en procédure de certification après contestation, à l'instar de ce qui existe dans la législation de l'Ontario, de la Colombie-Britannique et des États-Unis....

Il paraît préférable, à l'étape de l'autorisation, de limiter le débat à l'examen des critères énoncés à l'article 1003 du Code, notamment la

¹ REBJ 2003-46998.

200-06-000053-051

PAGE : 7

vérification d'une simple apparence sérieuse de droit à la lumière des faits allégués. Le Comité recommande donc que la demande d'autorisation ne soit plus appuyée d'un affidavit et qu'elle ne puisse être contestée qu'oralement.

Par ailleurs, afin de s'en tenir à un mécanisme de filtrage du recours collectif à l'étape du débat d'autorisation et pour éviter un débat de fond avant même l'introduction du recours collectif, le Comité recommande qu'il n'y ait aucune preuve à cette étape, à moins que le tribunal n'en décide autrement.

(notre souligné)

(...)

22 La présentation de toute preuve relève de la discrétion du tribunal, qui doit l'autoriser, comme l'illustre la fin du second alinéa de l'article 1002 («le juge *peut permettre* la présentation d'une preuve appropriée»), en accord avec la règle de la conduite raisonnable et de la proportionnalité posée aux articles 4.1 et 4.2 C.p.c., aussi en vigueur depuis le 1 janvier 2003, et celle, bien sûr, de la pertinence, consacrée à l'article 2857 C.c.Q..

[23] En réplique, on souligne qu'au stade de l'autorisation du recours collectif, le débat judiciaire porte notamment sur l'existence d'une "sérieuse apparence de droit".

[24] Le procureur de l'intimée soumet que l'arrêt de la Cour d'appel Rouleau c. Canada² nous rappelle qu'un recours collectif manifestement voué à l'échec ne doit pas être admis à procéder au fond. Au sujet des travaux préparatoires de la Convention de Montréal, il ajoute que les requérants ont été les premiers à avoir recours aux travaux préparatoires (pages 19 et 20 de leur plan d'argumentation). Ils y écrivent:

"...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"

[25] Les dispositions tant de la Convention de Varsovie que de la Convention de Montréal relatives au retard des passagers exonèrent le transporteur ayant pris les mesures raisonnables pour éviter les dommages découlant d'un retard. Voici ce qu'indique ces conventions à ce sujet à leurs paragraphes 19 et 20:

² REJB 1997-04091.

200-06-000053-051

PAGE : 8

Convention de Varsovie	Convention de Montréal
<p>19. Le transporteur est responsable du dommage résultant d'un retard dans le transport aérien de voyageurs, bagages ou marchandises.</p> <p>20. Dans le transport de passagers et de bagages et en cas de dommage résultant d'un retard dans le transport de marchandises, le transporteur n'est pas responsable s'il prouve que lui et ses préposés ont pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage ou qu'il leur était impossible de les prendre.</p>	<p>19. Le transporteur est responsable du dommage résultant d'un retard dans le transport aérien de 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.</p>

[26] Après analyse, le Tribunal se doit de rejeter l'objection soulevée au motif qu'il est de première importance de statuer sur la notions de "dommages" qui fait l'objet de la présente demande d'autorisation de recours collectif.

[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.

200-06-000053-051

PAGE : 9

[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] L'article 17 de la Convention de Montréal:

Chapitre III

Responsabilité du transporteur et étendue de l'indemnisation du préjudice

Article 17 – Mort ou lésion subie par le passager – Dommage 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.
2. Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de destruction, perte ou avarie de bagages enregistrés, par cela seul que le fait qui a causé la destruction, la perte ou l'avarie s'est produit à bord de l'aéronef ou au cours de toute période durant laquelle le transporteur avait la garde des bagages enregistrés. Toutefois, le transporteur n'est pas responsable si et dans la mesure où le dommage résulte de la nature ou du vice propre des bagages. Dans le cas des bagages non enregistrés, notamment des effets personnels, le transporteur est responsable si le dommage résulte de sa faute ou de celle de ses préposés ou mandataires.
3. Si le transporteur admet la perte des bagages enregistrés ou si les bagages enregistrés ne sont pas arrivés à destination dans les vingt et un jours...
4. Sous réserve de dispositions contraires, dans la présente convention le terme "bagages" désigne les bagages enregistrés aussi bien que les bagages non enregistrés.

[31] L'article 17 de la Convention de Varsovie (1929), telle qu'amendée par le Protocole de La Haye (1955) et par le Protocole de Montréal n°4 (1975) stipule:

Chapitre III

Responsabilité du transporteur

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.

200-06-000053-051

PAGE : 10

[32] Le 27 novembre 1985 fut enregistrée une proclamation attestant qu'elles sont les Hautes Parties contractantes à la Convention de Varsovie (D-4). À l'annexe I, partie I, il est indiqué pour Cuba le 19 octobre 1964 alors que pour le Canada, on y mentionne le 8 septembre 1947.

[33] La *Loi sur le Transport aérien* (L.R.C. (1985), ch. C-26), visant à donner suite à certaines convention 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.

[36] L'article 24 de la Convention de Varsovie, quant à son application, prévoit ce qui suit:

(1) [...] 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 [...]

[37] Partant du principe que les faits de la requête doivent être tenus pour avérés et démontrer une sérieuse apparence de droit.

[38] À la lecture de la requête, il n'y a aucun allégué à l'effet que l'un des membres du groupe soit décédé ou ait subi des lésions corporelles. Au surplus, selon ce même article (article 24), il faut qu'il y ait eu accident.

[39] 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

200-06-000053-051

PAGE : 11

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.

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

[41] Au surplus, les requérants, par leur requête, veulent inclure le préjudice psychologique à même la demande de dommages prévue à l'article 17 de la Convention de Varsovie.

[42] Une très longue jurisprudence est citée à l'effet d'exclure ce genre de préjudice et tout spécialement l'affaire Eastern Airlines Inc. c. Floyd, 499 U.S. 530 (U.S. Supreme Court)³:

"an air carrier cannot be held under Article 17 when an accident has not caused a passenger to suffer death, physical injury, or physical manifestation of injury" (page 11, paragraphe 50).

[43] D'autres décisions concluent dans le même sens, soit: Terrafranca v. Virgin Atlantic Airways Ltd, 151 F.3d 108 (U.S. Court of Appeals, 3rd Cir.) page 4, paragraphes 20 et 23; El Al Israel Airlines v. Tseng, 525 U.S. 155 (U.S. Supreme Court) pages 11 et 17; Chau v. Delta air Lines inc., 67 O.R. (3d) 108 (Ont. Sup. Court) page 4, paragraphe 4; King v. Bristow Helicopters ltd / Morris v. KLM Royal Dutch Airlines [2002] UKHL 7 (House of Lord) page 10, paragraphe 26 et Kotsambasis v. Singapore Airlines Ltd (1997) 42 NSWLR 110 (New South Wales Court of Appeal, Aust.) page 6.

[44] Le Tribunal a aussi pris connaissance de la décision de notre collègue, la juge Courteau dans l'affaire Recchia c. K.L.M. Lignes aériennes royales néerlandaises⁴ et retient plus particulièrement ce passage:

L'Ontario Court of Justice (General division)⁽⁵⁾ propose de tendre vers une application uniforme de la *Convention*:

«For the Warsaw system to achieve its primary objective of imposing a uniform legal order upon the diverse municipal systems of its contracting states, it is vital that courts interpret and apply treaty provisions in the same way. Canadian courts should accordingly examine and follow the foreign jurisprudence whenever possible.» (soulignements ajoutés)

³ [1990] SCT-QL 2800, 496 U.S. 904, 110 S. Ct. 2585, 110 L. Ed. 2d 266, 58 U.S.L.W. 3768, No. 89-1598.

⁴ [1999] J.Q. no 2480, No 500-05-021326-960, page 8.

⁽⁵⁾ Quinn c. Canadian Airlines International Ltd., 23 C.C.L.T. (2d) 203, p. 204.

200-06-000053-051

PAGE : 12

Le Tribunal procédera donc à une analyse de l'article 17, en référant d'abord au sens ordinaire des mots, puis au texte de la Convention et, finalement, à la jurisprudence internationale.

[45] Tenant compte de la jurisprudence et des termes de la Convention de Varsovie, il n'y a aucune cause d'action contre Air Transat, donc aucune apparence sérieuse de droit pouvant entraîner une condamnation de quelque nature que ce soit.

[46] En matière de recours collectif, le Tribunal fait référence à l'affaire Guimond c. Québec (Procureur général)⁶ alors qu'en appel de la Cour d'appel du Québec, les juges en chef Lamer et les juges LaForest, L'Heureux-Dubé, Sopinka, Gonthier, Cory, McLachlin, Iacobucci et Major étaient d'avis que:

Une des conditions requises par l'art. 1003 du *Code de procédure civile* pour justifier l'exercice d'un recours collectif consiste, comme l'indique l'al. b), à démontrer que «les faits allégués paraissent justifier les conclusions recherchées». En vertu de l'al. 1003b), le juge n'est pas appelé à se prononcer sur le fond de l'affaire, mais il doit plutôt exercer le pouvoir discrétionnaire dont dispose la Cour supérieure à cet égard et décider si la demande a «une apparence sérieuse de droit». Pour respecter cette condition, il suffit de prouver l'existence d'un droit *prima facie*. En l'espèce, l'aspect déterminant de la demande de l'intimé est l'action en dommages-intérêts. La prétention d'inconstitutionnalité est simplement un préalable nécessaire à cette question principale.

...

Il est clair que c'est l'art. 752 du *Code de procédure civile* qui offre la meilleure analogie. En vertu de l'al. 1003b), tout comme dans le cas de l'injonction interlocutoire, le juge n'est pas appelé à se prononcer sur le fond de l'affaire, mais il doit plutôt exercer le pouvoir discrétionnaire dont dispose la Cour supérieure à cet égard et décider si la demande a «une apparence sérieuse de droit».

[47] Bien qu'une des conditions énoncées à l'article 1003 C.p.c. n'existe pas, il serait opportun de vérifier si les autres conditions sont remplies.

[48] "Les autres passagers" visés à la requête.

[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. Voici ce qu'énonce l'article 5.3.1 (October 9, 2003) de *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*:

"Notwithstanding any other terms or conditions contained herein, the Carrier shall not be liable for failure in the performance of any of its obligations due to... [a]ny other event not reasonably to be foreseen, anticipated or predicted, whether

⁶ [1996] 3 R.C.S. 347, pp. 3 et 13.

200-06-000053-051

PAGE : 13

actual, threatened or reported, which may interfere with the operations of the Carrier."

[50] Tel que mentionné à l'article 1470, alinéa 2, du Code civil du Québec "la force majeure est un événement imprévisible et irrésistible..."

[51] L'obligation des transporteurs était de transporter les passagers à destination, ce qui fut fait, même s'il y a eu retard.

[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)⁷

[55] Il est aussi intéressant de lire l'arrêt Povey v. Qantas Airways Limited & Anor⁸ 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

⁷ (1991) R.D.J. 417, page 420 (C.A.).

⁸ [2005] HCA 33 (23 juin 2005).

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

200-06-000053-051

PAGE : 14

accepted, "accident" is a reference to something external to the passenger.

...

(page 17, paragraphe 78)

Where, as here, the statement of the court of another contracting party was made in circumstances vastly different from those that confront this Court, we should not automatically apply it. Of course, the reasoning and the decision of the foreign court must be closely examined and respected. Where the statement is made by a court of the stature of the US Supreme Court, it is especially important that the courts of another contracting party refuse to apply the Supreme Court's interpretation of Convention provisions only after the most careful consideration. Ordinarily, a court of another forum should only refuse to apply it when it is convinced that it is wrong or goes beyond what was necessary for decision or where it is necessary to do justice to a party before the forum court.

(page 37, paragraphe 191)

North American cases: Accepting that it is highly desirable, and one of the purposes of the Warsaw Convention, that there be uniformity and certainty in the application of the Convention in the courts of different States parties⁽²⁰⁴⁾, it is instructive also to consider whether the foregoing conclusion, arrived at by my own analysis, would involve any departure from the approach to like claims on the part of courts in other jurisdictions. Far from indicating a departure, consideration of the decisions so far reached in DVT litigation in other countries indicates that the conclusion reached by the majority in the Court of Appeal in this case conforms to the approach of courts of other countries.

[56] Le Tribunal a aussi pris connaissance d'un article écrit par l'auteur Thomas J. WHALEN paru dans *The New Warsaw Convention: The Montreal Convention*⁹:

(page 306)

Article 17-18

In general, Article 17 of the Montreal Convention tracks Article 17 of the Warsaw Convention in providing that '[t]he carrier is liable for damage sustained in case of death or bodily injury of a passenger upon condition only that the accident which caused the death or injury took place on board the aircraft or in the course of any of the operations of embarking or disembarking'. (Article 17(1), Montreal

⁽²⁰⁴⁾ See these reasons at [140]-[143]:

[140] *Sidhu* [1997] AC 430 at 442.

[143]: *Lowenfeld and Mendelsohn* at 546-552.

⁹ AIR & Space LAW, vol. XXV, number 1,2000, 304, pp.306 et 310.

200-06-000053-051

PAGE : 15

Convention). While this language differs slightly from the language of Article 17 of the Warsaw Convention, the changes do not appear to be substantive.

Some of the Drafters of the Montreal Convention had wanted to provide a remedy for mental anguish or mental injury, not accompanied by bodily injury. Under the Warsaw Convention, there is no recovery for mental injuries alone. Draft language to provide recovery solely for mental injuries was rejected by the ICAO Conference, at the urging of the Air Transport Association (ATA) and the United States delegation, among others.

In a apparent back door attempt to cloud the fact that recovery under the Convention is for "bodily injury" only, some delegates proposed an "interpretive statement" on this issue to be made part of the Convention. The interpretive statement is very ambiguous and is a dubious attempt to allow recovery of mental injuries alone, despite the plain language of the Convention.

These delegates declared in their "interpretive statement" that "jurisprudence" could evolve under which recovery for mental injury is allowed under national law. How development of national law can change the language and scope of an international Convention is a mystery, at least under United States law. Under basic principles of treaty law, the language of the Convention supersedes and preempts local law. As a matter of treaty law, this "understanding" of the delegates should have no legal effect on the construction of the Montreal Convention.

[57] Après étude des arguments soumis et tenant compte de la jurisprudence actuelle, le Tribunal doit conclure que les pré-requis de l'article 1003 ne sont pas rencontrés et que le recours collectif est voué à l'échec.

[58] **Par ces motifs, le Tribunal:**

[59] **REJETTE** la requête amendée pour autorisation d'exercer un recours collectif et pour être représentant;

[60] **LE TOUT**, avec les entiers dépens.


IVAN ST-JULIEN, J.C.S.

200-06-000053-051

PAGE : 16

Me Sylvain Unvoy
Brochet, Dussault, Lemieux, Larochelle, casier 101
Procureurs de Herman Croteau

Mes Philippe Trudel et Me Danièle Pariseau
Trudel & Johnston
Procureurs de Renaud Brillant

Me Martin Castonguay
DeGranpré, Chait
Procureurs de Air Transat A.T. inc.

Date d'audience : 15 novembre 2005, en délibéré le 7 décembre 2005

mentaux susceptible de mettre en danger leur santé ou sécurité étaient détenus séparément de la clientèle régulière. Le système devrait retrouver ses anciennes bases afin de prévenir les abus sur de personnes qui ont souvent bien assez soufferts.

Ceci pose la question à savoir si le mécanisme actuel est bien adapté. Les procédures de l'aptitude à subir un procès seront tout d'abord décrites et des pistes de solutions seront par la suite examinées.

PARTIE 2 : LE MÉCANISME ACTUEL : PROCÉDURE À SUBIR UN PROCÈS

L'article 2 du *Code criminel*⁷⁰ prévoit les critères applicables à l'aptitude à subir un procès. L'accusé doit être incapable en raison de troubles mentaux de : a) comprendre la nature ou l'objet des poursuites ; b) comprendre les conséquences éventuelles des poursuites ; c) communiquer avec son avocat. Pour qu'un accusé soit jugé apte à subir son procès, il doit être en mesure de remplir les trois critères de façon simultanée. Par contre, la capacité mentale d'un accusé est une composante changeante, qui doit être réévaluée au besoin. Pour cette raison, le tribunal peut en tout temps ordonner d'office une évaluation s'il a des motifs raisonnables de croire que l'accusé est inapte à subir son procès⁷¹.

Selon l'arrêt *R. c. Steele*⁷² de la Cour d'appel du Québec, un accusé est dans l'incapacité de mener sa propre défense lorsqu'il ne peut comprendre le sens des plaidoyers ou la nature ou les raisons des procédures judiciaires entamées contre lui et les rôles respectifs du juge, du jury et des procureurs.

Selon l'auteure Hélène Dumont, un accusé est inapte à subir son procès lorsqu'il est incapable de comprendre la nature de l'accusation, lorsqu'il ne peut comprendre le sens et la portée des témoignages et lorsqu'il est incapable de vérifier la véracité des dépositions⁷³.

⁶⁹ *Règlement modifiant le Règlement sur les établissements de détention*, (1993) 125 G. O. II, 103, art.3.

⁷⁰ *Supra* à la note 4, art. 2.

⁷¹ Cette ordonnance d'évaluation doit être faite dans les paramètres établis par l'arrêt *R. c. Swain*, [1991] 1

R.C.S. 933, juge en chef Lamer.

⁷² *R. c. Steele*, (1991) 4 C.R. (4th) 53, 94-95, juge Fish.

⁷³ H. Dumont, *L'auteur de l'infraction. L'infraction*, Montréal, Département des sciences juridiques, Université du Québec à Montréal, 1977, p. 38.

Le lundi 19 décembre 2005
Faculté de sciences politiques et de droit
Département de droit
Université du Québec à Montréal

Travail remis à :
M. Pierre Robert

**La procédure d'aptitude à subir un procès
et la protection des droits des défectifs intellectuels
Comment adapter le système pénal aux réalités de la déficience intellectuelle.**

JUR3515-40

Méthodologie de la recherche juridique

SYLVAIN LAPORTE, Sarah (SYLS 1259 8406)

BOULANGER, Marie-Michèle (BOUM 1054 8401)

