

COUR SUPÉRIEURE

CANADA
PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MONTRÉAL

N° : 500-06-000514-105

DATE : 24 NOVEMBRE 2017

**SOUS LA PRÉSIDENTE DE : L'HONORABLE EVA PETRAS,
JUGE EN CHEF ADJOINTE**

SAMIR YALAOUI
Demandeur/Représentant

c.
AIR ALGÉRIE
Défenderesse

JUGEMENT

INTRODUCTION

[1] Le demandeur réclame pour lui-même et les autres membres du groupe qu'il représente des dommages suite à un retard d'un départ d'un vol d'avion.

[2] Le Tribunal a scindé l'instance pour procéder d'abord sur la question de responsabilité. La défenderesse Air Algérie doit établir qu'elle n'est pas responsable

pour le retard du départ du vol, le tout en fonction d'une preuve technique concernant les raisons du retard.¹

[3] Le Tribunal doit examiner si la défenderesse pouvait éviter le retard ou si elle pouvait réduire ou limiter le retard.

[4] Les parties ont accepté de scinder l'instance pour disposer de la question de responsabilité et dans un deuxième temps, uniquement si la défenderesse n'avait pas renversé la présomption de responsabilité, de disposer de la question de l'exclusion des dommages moraux, les dommages punitifs et le quantum des dommages.

[5] La question des dommages serait donc à évaluer à une autre étape uniquement si le Tribunal conclut à la responsabilité de la défenderesse.

1. LE CONTEXTE

[6] Il s'agit du vol AH 2700 d'Air Algérie qui devait effectuer la liaison entre Alger et Montréal le 13 octobre 2009 à 14 h 45 (heure locale), 13 h 45 UTC (*Universal Time Coordinates*).

[7] Il est admis par les parties que le vol AH 2700 a quitté Alger le 14 octobre 2009 à 5 h 55 UTC avec un retard d'environ 15 heures.

[8] Le retard du vol a été occasionné par un « bris mécanique », à savoir un problème avec la *Reverser Pressurizing Valve* d'un des deux moteurs et la nécessité de la remplacer.

[9] Les deux parties admettent que ce bris mécanique et les réparations engendrées ont été la cause du retard du vol.

[10] Les deux parties admettent que les réparations étaient nécessaires pour les besoins de sécurité.

[11] La seule vraie question est : Est-ce que ces réparations auraient dû être effectuées le 12 octobre 2009, à savoir le jour avant le départ prévu du vol AH 2700?

2. LE DROIT APPLICABLE ET LE PRINCIPE D'EXCLUSIVITÉ DES RECOURS

[12] Le Canada est partie à la *Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international* conclue à Montréal en 1999 (la « Convention de Montréal ») intégrée au droit canadien par la *Loi sur le transport aérien*².

¹ Jugement accordant la scission prononcé le 16 janvier 2015.

² L.R.C. 1985, c. C-26, telle qu'amendée.

[13] Les parties reconnaissent que leurs droits et leurs obligations respectives sont assujettis à la *Convention de Montréal*, notamment à l'article 19 qui crée une présomption que le demandeur qualifie de présomption de responsabilité et que la défenderesse qualifie de présomption de faute.

[14] Comme la Cour suprême l'a reconnu dans *Thibodeau c. Air Canada*³, l'article 29 de la *Convention de Montréal* établit le principe de l'exclusivité des recours des passagers en matière de transport aérien international entre les États membres du régime de la *Convention de Montréal* :

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 titre autre que la réparation.

(Le Tribunal souligne)

[15] Il n'est pas permis aux parties, pour déterminer le droit applicable à la responsabilité du transporteur aérien dans le cadre d'un vol international, de se référer aux droits internes québécois incluant le *Code civil du Québec*. Seules les dispositions de la *Convention de Montréal* s'appliquent.

[16] La *Convention de Montréal* prévoit un droit d'action dans les cas de retard dans le transport des passagers, mais l'article 19 permet au transporteur de repousser toute responsabilité :

Article 19 – Retard

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.

(Le Tribunal souligne)

³ 2014 CSC 67, par. 38

3. QUESTION EN LITIGE

[17] La question en litige que le Tribunal doit décider en l'instance est la suivante : La défenderesse a-t-elle pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement s'imposer pour éviter les dommages résultant du retard ou qu'il lui était impossible de les prendre?

4. ANALYSE ET DISCUSSION

A. **La présomption de l'article 19 à l'encontre du transporteur aérien et les conditions d'exonération en cas de retard, à savoir la défense de diligence raisonnable dans le cas d'un bris mécanique.**

[18] L'ancienne *Convention de Varsovie*⁴ prévoyait à l'article 19 la responsabilité du transporteur en cas de retard et permettait à ce dernier, en vertu de l'article 20, de s'exonérer en prouvant qu'il a pris « toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage » :

Article 19

Le transporteur est responsable du dommage résultant d'un retard dans le transport aérien de voyageurs, bagages ou marchandises.

Article 20

- (1) Le transporteur n'est pas responsable s'il prouve que lui et ses préposés ont pris toutes mesures nécessaires pour éviter le dommage ou qu'il leur était impossible de les prendre. [...]

(Le Tribunal souligne)

[19] En 1998, la Cour d'appel, dans le jugement *Lambert c. Minerve Canada, Compagnie de transport aérien inc.*⁵, indiquait que le régime des articles 19 et 20 de la *Convention de Varsovie* créait, en cas de preuve du retard, une présomption de responsabilité à l'encontre du transporteur aérien.

[20] Bien qu'il soit établi que l'article 19 de la *Convention de Varsovie* prévoyait une présomption de responsabilité, la jurisprudence ancienne permettait malgré tout au transporteur aérien de s'exonérer en prouvant que le bris mécanique à l'origine du retard était assimilable à une force majeure. Cependant, dans ce jugement, le

⁴ *Convention de Varsovie*, 1929, (L.R.C. 1985, c. C-26, annexe I) et 137 R.T.S.N. 11

⁵ [1998] R.J.Q. 1740

transporteur aérien était fautif puisque l'ennui mécanique n'était pas imprévisible et ne pouvait être qualifié de force majeure⁶.

[21] La *Convention de Montréal* permet désormais au transporteur de s'exonérer, en vertu de l'article 19, en prouvant 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* ».

[22] L'auteur Paul Stephen Dempsey, dans son ouvrage *International Air Carrier Liability : The Montreal Convention of 1999*⁷, indiquait qu'il apparaît du changement de libellé entre la *Convention de Varsovie* et la *Convention de Montréal* que la présomption a été réduite par l'introduction de « toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement s'imposer » :

However, M99 significantly amended the language. The traditional defense that the carrier or its agents has "taken all necessary measures to avoid the damage or that it was impossible for them to" do so, has been replaced by language exonerating the carrier if it or its agents "took all measures that could reasonably be required to avoid the damage or that it was impossible" to do so. "All necessary measures" appears facially to be a more exacting standard than "all measures that [could] reasonably be required." Again, it could be argued that the defence of « all necessary measures » would be almost impractical – if "all" measures "necessary" are taken, damage arguably cannot occur. With respect to damage to or loss of unchecked baggage, the carrier is liable only for its negligence, or that of its servants or agents.⁸

(Le Tribunal souligne)

[23] Le transporteur doit prouver qu'il a pris toutes les précautions raisonnablement exigées et appropriées pour le risque, à savoir, des précautions qui doivent être considérées raisonnablement calculées pour cette fin.

[24] Dans le même sens, les auteurs Naveau, Godfroid et Frühling dans le *Précis de droit aérien*⁹ indiquent à plusieurs reprises que la présomption de l'article 19 de la *Convention de Montréal* en est une de faute :

⁶ *Id.*, p. 7 et 8.

⁷ Dempsey, Paul Stephen and Milde, Michael, *International Air Carrier Liability: The Montreal Convention of 1999*, Montreal, McGill University, Centre for Research in Air & Space Law, 2005.

⁸ *Id.*, p. 177.

⁹ Naveau, Jacques, Godfroid, Marc et Frühling, Pierre, *Précis de droit aérien*, 2^eéd., Bruylant Bruxelles, 2006, Bruxelles.

245. – [...] Contrairement aux accidents encourus par les voyageurs ou les incidents liés à l'acheminement des bagages ou marchandises et en cela le retard est une exception, la responsabilité en cette matière est restée à base de faute présumée avec possibilité de la renverser. [...]

(Le Tribunal souligne)

[25] Et plus loin, les auteurs réitèrent cette option :

248. – Le demandeur, qui fonde son action sur la présomption de faute de l'article 19, doit faire preuve de son préjudice conformément à la loi applicable au contrat de transport (1060). Il doit également faire la preuve du lien de causalité entre le retard et le dommage allégué.

(Le Tribunal souligne)

[26] Il appert donc qu'il n'y a plus sous cette nouvelle convention de présomption de responsabilité, mais bien une présomption de faute. D'ailleurs, dans le jugement *Plourde c. Service aérien FBO inc.*¹⁰ de la Cour supérieure rendu en 2005 et confirmé en appel¹¹, le juge Jacques R. Fournier indique clairement que l'article 19 de la *Convention de Montréal* crée une présomption de faute uniquement :

[24] Par ailleurs, le texte de l'article 19 de la *Convention de Montréal* crée une présomption de faute à l'encontre du transporteur pour les dommages qui résultent d'un retard.

(Le Tribunal souligne)

[27] Le Tribunal suit les interprétations du juge Fournier et de la Cour d'appel dans l'arrêt *Plourde*¹² à l'effet que l'article 19 de la *Convention de Montréal* crée une présomption de faute plutôt qu'une présomption de responsabilité.

[28] Malgré ce qui précède, il existe un certain courant jurisprudentiel et doctrinal qui affirme que l'article 19 de la *Convention de Montréal* génère encore à ce jour, en cas de preuve du retard, une présomption de responsabilité.

[29] Cependant, il appert de ce courant que le transporteur peut toujours s'exonérer en prouvant que le bris mécanique constitue une force majeure au sens où il était imprévisible et irrésistible.

[30] À cet effet, les auteurs L'Heureux et Lacoursière dans *Droit de la consommation*¹³ indiquent, concernant l'article 19 de la *Convention de Montréal*, que

¹⁰ 2005 CanLII 45143 (C.S.).

¹¹ 2007 QCCA 739.

¹² *Id.*, notes 11 et 12.

¹³ L'Heureux, Nicole et Lacoursière, Marc, *Droit de la consommation*, 6^e éd., Cowansville, Éditions Yvon Blais, 2011.

cette disposition génère une présomption de responsabilité. Ils ajoutent que pour se disculper, le transporteur peut démontrer qu'il a « *pris les moyens pour éviter ou minimiser le retard* ». Ils concluent qu'il est donc possible d'invoquer un bris mécanique pour s'exonérer lorsque le transporteur a pris les moyens raisonnables pour le prévenir et pour le réparer :

Cette disposition, qui crée une présomption de responsabilité du transporteur en cas de retard, vise l'indemnisation de passagers pour un voyage écourté et parfois leur arrivée bouleversée à destination. Il s'agit d'une obligation de résultat dont le transporteur pourra se disculper en démontrant qu'il a pris les moyens pour éviter ou minimiser le retard, y compris en cas de force majeure ou de faute d'un tiers. La décision d'un transporteur aérien de retarder un vol pour réparer un bris mécanique constitue une défense admise par les tribunaux lorsqu'il a pris les moyens en ce sens et que cela n'était pas prévisible.

(Le Tribunal souligne)

[31] Même s'il s'agissait d'une obligation de résultat, la défense de diligence raisonnable demeure disponible au transporteur afin de prouver que le bris mécanique s'apparente à une force majeure. En effet, le transporteur doit prouver qu'il a pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement s'imposer pour éviter le dommage, à savoir pour prévenir et réparer le bris mécanique.

[32] Dans leur ouvrage *Les obligations*¹⁴, les auteurs Jobin et Vézina identifient l'intensité des obligations dites « de résultat » et les moyens d'exonération dont le débiteur bénéficie. Ils écrivent à la page 52 :

Au contraire, dans le cas d'une obligation de résultat, la simple preuve par le créancier de l'absence du résultat suffit à faire présumer la responsabilité du débiteur. Dès lors, le débiteur, pour dégager sa responsabilité, doit aller au-delà d'une preuve de simple absence de faute. Du point de vue probatoire, l'absence de résultat fait donc présumer la responsabilité du débiteur et place sur ses épaules le fardeau de démontrer que l'inexécution provient d'une cause qui ne lui est pas imputable. Le débiteur n'a pas la possibilité de tenter de prouver absence de sa part; il doit identifier, par prépondérance de la preuve, une force majeure ou encore le fait de la victime, qui a empêché l'exécution de l'obligation. À défaut de décharger ce fardeau, le débiteur est tenu responsable de l'inexécution.

(Le Tribunal souligne)

[33] Ils écrivent également aux pages 1052 et 1053 :

844 – Définition – Le cas fortuit ou la force majeure, deux expressions qui ont déjà été distinguées, sont au Québec utilisées indifféremment pour recouvrir la

¹⁴ Jobin, Pierre-Gabriel et Vézina, Nathalie, *Les obligations*, 7^e éd., Cowansville, Éditions Yvon Blais, 2013.

même réalité. La définition donnée par l'article 1470, alinéa 2 du *Code civil* englobe désormais le cas fortuit dans la force majeure, et assimile aussi à cette dernière la cause étrangère. La force majeure est définie par cet article comme un événement que le débiteur ne pouvait prévoir, auquel il ne pouvait résister et qui a rendu impossible l'exécution de l'obligation. [...]

845 – Imprévisibilité – La loi requiert d'abord l'imprévisibilité de l'événement (art. 1470 C.c.Q.). La jurisprudence, reprenant les données de la doctrine classique, demande au débiteur de démontrer non seulement qu'il n'a pas effectivement prévu l'événement, mais encore que celui-ci n'était pas normalement prévisible. Établir le caractère imprévisible de l'événement consiste à comparer la conduite du débiteur au moment de la formation du contrat à celle d'un modèle abstrait du débiteur avisé. Les tribunaux ne poussent cependant pas cette comparaison à la limite; toute chose est, en effet, théoriquement prévisible, même les événements les plus inattendus. Pousser cette exigence jusqu'au bout aurait pour effet de priver le concept même de force majeure de son rôle. La jurisprudence fait donc appel, encore une fois à la notion classique, relative, de la personne raisonnablement prudente et diligente et se pose la question suivante : l'événement était-il normalement prévisible pour une telle personne placée dans les mêmes circonstances?

(Le Tribunal souligne)

[34] Aux pages 1055-1057, ils écrivent :

847 – L'événement doit-il être « extérieur »?

[...] Le débiteur a le fardeau de la preuve (art. 1470 et 1693 C.c.Q.) Les tribunaux doivent donc se montrer particulièrement prudents quand il prétend que, malgré le contrôle qu'il était censé exercer, il lui a été impossible de prévoir et de prévenir une occurrence (une défectuosité, une combinaison d'événements, par exemple) qui l'a empêché d'exécuter son contrat comme il le devait. Pour l'équipement sous le contrôle du débiteur, point sensible de ce problème, la véritable question n'est pas de savoir s'il est extérieur, mais si la défaillance était véritablement imprévisible et irrésistible; [...]

(Le Tribunal souligne)

[35] La jurisprudence québécoise, issue principalement de la division des petites créances de la Cour du Québec, aborde fréquemment la question du bris mécanique sous l'angle d'un événement imprévisible et irrésistible ayant le caractère d'une force majeure. Cette jurisprudence permet également la défense de diligence raisonnable afin de démontrer que le bris mécanique était imprévisible puisque tous les moyens raisonnables ont été pris pour le prévenir et ensuite pour le réparer¹⁵.

¹⁵ *Potvin-Boucher c. Air Canada Jazz*, 2008 QCCQ 5139; *Desjardins c. Voyages optimistes inc.*, 2007 QCCQ 1123; *Jénanji c. Air Canada*, 2008 QCCQ 8643; *St-Cyr c. Tours cinquième saison (Outremont) inc.*, 2007 QCCQ 2600; *Jobidon c. Agence de voyages orientation les Promenades inc.*, 2008 QCCQ 11929 et *Bordonaro c. Voyages David inc.*, 2011 QCCQ 3013.

[36] Les auteurs L'Heureux et Lacoursière dans leur traité intitulé *Droit de la consommation*¹⁶ sont également d'avis que l'obligation qui incombe au transporteur aérien en cas de retard en vertu de la *Convention de Montréal* en est une « de résultat ». Au paragraphe 415, ils écrivent :

415. Responsabilité du transporteur

[...] En ce qui concerne le retard dans le transport de passagers ou de bagages, le transporteur est responsable du dommage causé par un retard, à moins de démontrer « 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 » (art. 19). Cette disposition, qui crée une présomption de responsabilité du transporteur en cas de retard, vise l'indemnisation de passagers pour un voyage écourté et parfois leur arrivée bouleversée à destination. Il s'agit d'une obligation de résultat dont le transporteur pourra se disculper en démontrant qu'il a pris les moyens pour éviter ou minimiser le retard, y compris en cas de force majeure ou de faute d'un tiers. La décision d'un transporteur aérien de retarder un vol pour réparer un bris mécanique constitue une défense admise par les tribunaux lorsqu'il a pris les moyens en ce sens et que cela n'était pas prévisible [...].

(Le Tribunal souligne)

[37] En effet, peu importe la catégorisation de la présomption créée à l'article 19 de la *Convention de Montréal*, le transporteur aérien peut se disculper de toute responsabilité en démontrant qu'il a pris les moyens raisonnables pour éviter ou minimiser le retard.

[38] Air Algérie devait faire la preuve que le problème avec le moteur No 2 apparu le 13 octobre 2009 a atteint le niveau d'imprévisibilité qui lui permet de repousser la présomption de faute de l'article 19 de la *Convention de Montréal*.

[39] Air Algérie devait faire la preuve qu'elle a effectué, d'une part, des entretiens diligents de l'avion et, d'autre part, qu'elle a pris tous les moyens raisonnables qui s'imposaient au moment raisonnable afin de réparer l'avion dans les meilleurs délais.

B. Le contexte technique du retard du vol AH 2700

[40] Air Algérie opérait des vols aller-retour, Montréal et Alger, deux fois par semaine, soit les mardi et vendredi, en utilisant l'un de ses appareils long courrier de type Airbus A330-200.

[41] Le 13 octobre 2009, l'avion Airbus A330-200, immatriculé 7T VJZ, qui avait été construit en juin 2005 par la compagnie Airbus, était affecté pour une liaison Alger-Montréal avec un départ prévu à 13 h 45 UTC.

¹⁶ Préc., note 13, pages 419-420.

[42] Le Tribunal a entendu plusieurs témoins de la défenderesse qui sont venus d'Algérie et qui ont expliqué en détails très précis et clairs toute la procédure d'entretien et de maintenance des avions ainsi que les événements et problèmes vécus du 11 au 14 octobre 2009, entre autres :

- Mourad Hachelaf, directeur adjoint de la division de la maintenance;
- Rachid Meliani, à l'époque le copilote (ou *first officer*) attiré pour le vol AH 2700 du 13 octobre 2009;
- Abdelhamid Hamzaoui, le technicien qui a effectué la réparation de la défectuosité.

[43] La maintenance des avions d'Air Algérie est régie par leur Manuel d'entretien approuvé par l'autorité compétente, où sont regroupées toutes les actions d'inspection et de maintenance préventives selon un programme avec échéances définies. Ce programme est appliqué en fonction de l'âge calendaire, nombre d'heures et de cycles de l'avion. Le *Daily Check Inspection* s'effectue toutes les 24 heures. Le *Weekly Check* s'effectue tous les 7 jours. L'inspection « A » s'effectue toutes les 800 heures de vol. L'inspection « C » s'effectue tous les 18 mois ou 10000 heures. De plus, il y a également deux inspections *Preflight*, une inspection *Preflight* de la maintenance et la *Preflight* de l'équipe de navigation.

[44] C'est le *Aircraft Technical Log* (« ATL ») qui est le document clé utilisé pour être en mesure de suivre les opérations d'entretien et problèmes ou anomalies notés et réglés.

[45] Le demandeur a admis que les formulaires ATL d'Air Algérie contiennent les exigences réglementaires standards et les autres éléments requis par les autorités civiles internationales.

[46] Le Tribunal a entendu une preuve technique très détaillée et compréhensive.

[47] Le Tribunal, après avoir entendu tous les témoins, est satisfait que la défenderesse Air Algérie ait fait faire tout l'entretien et les vérifications nécessaires par un transporteur diligent et que l'avion a été convenablement entretenu selon toutes les normes applicables.

[48] Les témoins de la défenderesse étaient très crédibles et ont témoigné d'une façon claire, précise et franche concernant tout le processus de vérification et d'entretien de l'avion ainsi que concernant le bris mécanique en question et la réparation effectuée.

[49] La preuve révèle que le 11 octobre 2009, l'équipage de navigation a constaté une fuite d'air, mais pas une fuite importante parce qu'elle n'affectait pas la navigabilité de l'avion. Le personnel a noté qu'il fallait revérifier la fuite lors du prochain vol.

[50] Selon l'ATL 23553¹⁷, le 11 octobre 2009 l'équipage de navigation inscrit à la case *Defect 1* : « *Eng. 2 not running (on ground) Air leak (APU Bleed on)*. APU est l'*Auxiliary Power Unit*.

[51] Le service technique a vérifié le problème et a noté à la case *Action* : *No important leak*. Considérant qu'il s'agissait d'une défectuosité de peu d'importance, la réparation de ce problème a été reportée en cochant la case *Deferred*, tel qu'il appert de l'ATL 23553¹⁸, afin de signaler à l'équipe de navigation de le vérifier lors du prochain vol.

[52] Le 11 octobre 2009, l'avion a quitté Alger pour effectuer un vol aller-retour à Pékin et est revenu à Alger le 12 octobre 2009 à 10 h 10 UTC.

[53] Rendu à Pékin, la fuite d'air prétendument causée par le *Eng #2 APU Bleed Valve* a disparu et aucune anomalie n'a été notée.

[54] Les *Aircraft Technical Logs*, ATL 23553, ATL 23554 et ATL 23555, démontrent que la fuite d'air détectée n'était plus là une fois que l'avion d'Air Algérie était rendu à Pékin, l'arrêt avant de revenir à Alger le 12 octobre 2009. Également, aucune fuite d'air n'a été notée avant le vol de Pékin à Alger.

[55] Aucune réparation n'était nécessaire le 12 octobre 2009 quand l'avion était à Alger, la fuite d'air étant disparue.

[56] En fait, la question principale est : Est-ce que la défenderesse aurait dû faire la réparation d'une fuite d'air au moteur No 2 le 12 octobre 2009, même si la preuve technique a révélé qu'il s'agissait d'une panne intermittente qui avait disparu et que la défenderesse a procédé selon les règles du *Trouble Shooting Manual* du Airbus 336¹⁹ (« TSM »).

[57] Selon ce TSM, un problème est intermittent s'il se produit une ou deux fois.

[58] Selon le manuel TSM d'Airbus A330-200, il n'est pas nécessaire de réparer une anomalie intermittente avant la troisième occurrence et il n'est pas nécessaire de réparer une *intermittent fault* qui a disparu.

[59] La preuve a confirmé que le problème technique détecté le 9 octobre 2009 était une *intermittent fault* et non pas une *permanent fault*.

[60] Alors, le 13 octobre 2009, durant le *Preflight*, l'équipage de navigation identifie une défectuosité technique à l'un des deux réacteurs (moteurs) de l'appareil.

¹⁷ Pièce P-13 en liasse.

¹⁸ *Id.*

¹⁹ Pièce D-35 en liasse.

[61] Monsieur Meliani a témoigné que durant le *walkaround* de l'avion, le commandant de bord, monsieur Nouredine Ferkha, a entendu un sifflement au niveau du moteur No 2. Après vérification, monsieur Meliani a également entendu le sifflement.

[62] Il faut noter qu'aucune alerte n'est apparue sur l'*Electronic Centralized Aircraft Monitor* (« ECAM »), lequel sert à indiquer certaines défauts mécaniques détectables.

[63] L'intervention de l'équipe technique aurait eu lieu peu de temps après la découverte de ce sifflement.

[64] Par souci de sécurité, la défenderesse a décidé de ne pas autoriser le départ de l'appareil et le vol AH 2700 fut en conséquence retardé.

[65] L'équipe technique a d'abord suspecté la *Bleed Air Valve* dont le remplacement a été effectué suivant le *Aircraft Maintenance Manual* AIRBUS « AMM » 36-11-52²⁰.

[66] Ce remplacement n'a pas réglé le problème et malheureusement, les travaux de réparation de l'équipe technique se sont prolongés. La *Start Valve* a également été remplacée mais cela n'a aucune pertinence au présent litige.

[67] À 18 h 00 UTC, l'équipe de jour a été remplacée par l'équipe technique de soir et de nuit composée de M. Hamzaoui²¹ et M. Aissa²². Cette équipe a été informée de l'état de la situation avant de poursuivre ses vérifications et démarches pour localiser l'origine de la défectuosité du moteur No 2 qui n'avait pas encore été identifiée.

[68] Vers 20 h 30, la défenderesse a décidé de reporter le départ du vol AH 2700 au lendemain matin.

[69] Au cours de la soirée du 13 octobre 2009, l'équipe technique de la défenderesse a pu finalement localiser et identifier la pièce défectueuse du moteur No 2, à savoir la *Reverser Pressurizing Valve* qui sert à alimenter le système d'inverseur de poussée en air et les démarches entreprises pour le remplacement de la pièce suivant le Manuel AIRBUS AMM 78-31-51 ont été complétées vers 23 h 30 UTC²³.

[70] Ce bris mécanique très inhabituel était indétectable par l'ECAM ou par tout autre instrument ou équipement. De plus, il s'agit d'une pièce très fiable qui avait une durée de vie moyenne de 31 000 heures de vol alors que l'Airbus A330-200 7T VJZ n'avait qu'entre 8 000 et 10 000 heures de vol.

²⁰ Pièces D-2 et D-3.

²¹ Numéro d'employé AU058.

²² Numéro d'employé AH136.

²³ Pièces D-2 et D-9.

[71] Il faut conclure que ce bris mécanique imprévisible doit être considéré comme une force majeure.

[72] Le Tribunal arrive à la conclusion qu'Air Algérie s'est déchargée de son fardeau et que la preuve technique offerte par elle rencontre les conditions de l'article 19 de la *Convention de Montréal* pour être exonérée de toute faute.

[73] Le vol AH 2700 a finalement quitté Alger à 05 h 55 UTC.

[74] La preuve administrée a confirmé que le 13 octobre 2009 la défenderesse a procédé d'une façon diligente aux travaux de vérification et de réparation selon les règles de l'art et les exigences du constructeur Airbus.

[75] Il faut mentionner ici que selon l'ATL 23556²⁴, il était originalement noté que c'était le 12 octobre que ces réparations ont été effectuées.

[76] Cependant, tel que la preuve a révélé²⁵, il s'agissait d'une erreur d'écriture de monsieur Hamzaoui, et que c'était bel et bien le 13 octobre 2009 vers 23 h 30 UTC que la *Reverser Pressurizing Valve* a été remplacée. La date du 12 octobre a été corrigée à la main par monsieur Hamzaoui une fois qu'il a réalisé son erreur.

[77] Tous les éléments de preuve produits par la défenderesse confirment que les réparations ont été effectuées le 13 octobre 2009.

C. Les experts

[78] Le demandeur a fait témoigner deux experts : Camille Girard, expert en technique et maintenance en aéronautique et Paul Gagnon, expert en litige d'aviation civile.

[79] Le témoignage de monsieur Girard était peu utile. Son mandat se limitait à l'analyse des documents d'Air Algérie et, plus spécifiquement, les ATL, afin de dégager les non-conformités.

[80] Il est devenu évident que monsieur Girard ne connaissait pas les procédures de rédaction et d'utilisation des ATL d'Air Algérie, ATL approuvés par les autorités de l'aviation civile.

[81] Il ne comprenait pas ou ne voulait pas admettre que les ATL doivent s'interpréter les uns par rapport aux autres.

²⁴ Préc., note 17.

²⁵ Pièces D-20, D-15, D-13, ATL 23557, D-21, P-13C, D-33, D-34 en liasse.

[82] Il est vrai qu'il y avait cinq omissions d'inscrire certaines informations sur quelques ATL (admis par la défenderesse), mais ces omissions n'affectaient en rien la navigabilité de l'avion.

[83] De surcroit, même les experts du demandeur ont répété à plusieurs reprises que pour les documents ATL il fallait que ces documents soient suffisamment complets et détaillés pour permettre aux mécaniciens et surtout à l'équipage responsable du prochain vol d'être en mesure de voir l'état de navigabilité de l'avion et de voir également les inspections et travaux effectués.

[84] La preuve a confirmé que tel était le cas.

[85] En ce qui concerne l'expert Paul Gagnon, il y avait beaucoup d'erreurs dans son premier rapport et il a été même obligé de retirer certaines de ses conclusions.

[86] Monsieur Gagnon a aussi, tout comme monsieur Girard, mal interprété les ATL en question.

[87] De plus, ce n'est qu'au moment de son contre-interrogatoire, après avoir entendu toute la preuve, qu'il était peut-être prêt à reconnaître que les réparations en question ont été effectuées le 13 octobre 2009 et non le 12 octobre 2009, réparations d'ailleurs dont même les passagers étaient témoins.

[88] Les affirmations de monsieur Gagnon à l'effet qu'il n'a jamais connu de problèmes intermittents et que l'ECAM aurait dû détecter le problème avec la *Reverser Pressurizing Valve* ont été contredites par les témoignages de monsieur Hachelaf et de monsieur Hamzaoui avec des explications claires, techniques et appuyées par des extraits du *Trouble Shooting Manual* d'Airbus²⁶.

[89] Monsieur Gagnon n'a pas témoigné comme un expert impartial et objectif aurait dû le faire. De plus, il appert qu'il lui manquait certaines compétences techniques requises pour livrer une opinion juste et éclairée.

[90] Quant à l'expert Girard, lui aussi n'a pas démontré la rigueur et l'impartialité requises d'un expert et n'a pas essayé d'obtenir des compléments d'informations ou des explications pour être en mesure de bien comprendre les ATL.

[91] Pour ces motifs et compte tenu de la preuve complète et convaincante de la défenderesse, le Tribunal doit écarter les rapports et les opinions de ces deux experts.

5. CONCLUSION

[92] La preuve démontre que la défenderesse Air Algérie a pris toutes les mesures raisonnables pour veiller à bien entretenir l'avion, notamment en effectuant la

²⁶ Préc., note 19.

maintenance selon les normes du fabricant, et qu'elle a également pris toutes les mesures raisonnables pour réparer l'avion, sur le plan logistique, dans les meilleurs délais.

[93] Le Tribunal constate que pour des raisons de sécurité, la défenderesse ne pouvait pas éviter le retard.

[94] Air Algérie a pris sur le plan technique toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement s'imposer selon leurs bonnes pratiques d'entretien et de réparations et selon les exigences du manufacturier de l'avion Airbus pour éviter ou limiter le retard du vol.

[95] Quant aux autres arguments du demandeur concernant d'autres possibilités pour limiter le retard, telle que l'utilisation d'un autre avion ou d'un autre équipage de navigation, la preuve a clairement démontré que la défenderesse a également examiné ou pris toutes les autres mesures qui pouvaient raisonnablement s'imposer.

[96] Elle a assigné un commandant de bord supplémentaire afin d'augmenter l'amplitude d'heures de vol de l'équipage de navigation.

[97] Elle a reporté le vol à la meilleure heure possible en tenant compte de l'amplitude de vol de l'équipage de navigation et des restrictions aéroportuaires de l'aéroport de Dorval quant aux heures d'arrivée permises.

[98] Air Algérie n'avait pas la possibilité de réduire les délais encourus par l'utilisation d'un autre avion de sa flotte d'Airbus A330-200, faute d'avoir un autre avion disponible.

[99] Elle ne pouvait pas utiliser un autre de ses avions puisque seuls ses Airbus A330-220 étaient autorisés par Transport Canada pour effectuer la liaison Alger-Montréal.

[100] Elle n'avait pas la possibilité de l'affrètement d'un avion d'une autre compagnie, ni la possibilité de transférer les passagers sur un vol direct Alger-Montréal d'une autre compagnie aérienne.

[101] Finalement, le transfert des passagers sur des vols indirects avec correspondances à d'autres compagnies aériennes n'aurait pas réduit ou limité la durée du retard.

[102] Le Tribunal conclut que la défenderesse s'est déchargée de son fardeau de prouver qu'elle a pris toutes les mesures raisonnables qui pouvaient raisonnablement s'imposer pour éviter les dommages et sa responsabilité ne peut pas être retenue.

[103] Air Algérie n'est donc pas responsable des dommages causés par le retard du vol et dans les circonstances, il y a lieu de rejeter l'action contre la défenderesse.

POUR CES MOTIFS, LE TRIBUNAL :

[104] **REJETTE** l'action du demandeur/représentant;

[105] **Le tout avec dépens.**



EVA PETRAS, juge en chef adjointe

Me François Lebeau
UNTERBERG, LABELLE, LEBEAU AVOCATS
Procureurs du demandeur/requérant

Me Michel Beauregard
DUNTON RAINVILLE
Procureurs de la défenderesse