

## COUR DU QUÉBEC

CANADA  
PROVINCE DE QUÉBEC  
DISTRICT DE MONTRÉAL  
« Chambre Civile »

N° : 500-22-277144-237

DATE : Le 7 mai 2025

---

**SOUS LA PRÉSIDENTE DE L'HONORABLE PATRICK CHOQUETTE J.C.Q.**

---

**FLEURIGROS 1995 INC.**

Demanderesse

c.

**AIR CANADA (AIR CANADA CARGO)**

Défenderesse

---

### JUGEMENT

---

#### APERÇU

[1] Fleurigros 1995 inc. (« **Fleurigros** ») est une entreprise exploitant un commerce de grossiste spécialisé dans l'importation de fleurs coupées. Dans ce cadre, elle utilise régulièrement les services de transport aérien d'Air Canada Cargo pour les marchandises périssables qu'elle importe de fournisseurs situés dans plusieurs pays.

[2] Air Canada offre principalement deux types de transport aérien Cargo pour les marchandises périssables, soit AC Fraîcheur Service Standard et AC Fraîcheur Service Priorité 1.

[3] Le Service Standard convient pour les denrées périssables moins sensibles et emballées pour résister aux conditions générales de manutention des installations. Le Service Priorité 1 est destiné aux denrées périssables urgentes ou thermosensibles nécessitant une manutention dans une installation où la température est strictement contrôlée<sup>1</sup>.

[4] Dans cette affaire, Fleurigros soutient que la cargaison de feuillages de type Eucalyptus et *Wax Flowers* (la « **cargaison** ») transportée par Air Canada Cargo AC Fraîcheur Service Standard (« **Service Standard** ») et réceptionnée à son entrepôt de Montréal au matin du 27 avril 2022, a été gravement endommagée, leur déperissement les rendant invendables.

[5] Selon Fleurigros, la cargaison provenant de 2 fournisseurs californiens<sup>2</sup> livrée chez Air Canada à ses installations de Los Angeles le 25 avril, par camion réfrigéré par son transitaire<sup>3</sup>, a été soumise à des chaleurs excessives lors de son transport aérien par Air Canada.

[6] Fleurigros réclame 31 762,61 \$<sup>4</sup> pour compenser la valeur de la marchandise et la perte de revenus, les coûts de transport et d'expertise.

[7] Air Canada conteste la demande aux motifs que Fleurigros ne relève pas son fardeau de prouver que la cargaison a été soumise à une chaleur excessive durant le transport aérien et que toute la cargaison a été endommagée au point de la rendre invendable.

[8] Les deux parties admettant que la Convention de Montréal<sup>5</sup> s'applique en l'instance, Air Canada plaide que sa responsabilité ne pourrait excéder la somme déclarée à la lettre de transport aérien du 25 avril 2022,<sup>6</sup> soit 5 000 USD<sup>7</sup>.

[9] Dans un tel scénario, Fleurigros invoque que la limitation applicable<sup>8</sup> est de 22 Droits de tirage spéciaux (« **DTS** »<sup>9</sup>) soit 48 956,16 \$ en fonction du poids de la cargaison de 1216 kg.

## LES QUESTIONS EN LITIGE

[10] 1. Les dommages à la cargaison sont-ils survenus à l'occasion de leur transport aérien ?

---

<sup>1</sup> Pièce D-5.

<sup>2</sup> Resendiz Brothers ("**Resendiz**") et Green Valley Flowers Wholesale ("**Green Valley**").

<sup>3</sup> K's refrigerated Transport LLC ("**K's**").

<sup>4</sup> 32 878,51 \$ à la Demande introductive et modifiés lors de l'instruction.

<sup>5</sup> Annexe VI de la *Loi sur le transport aérien*, L.R.C. (1985), ch. C-26.

<sup>6</sup> Pièce P-3.

<sup>7</sup> Selon l'admission des parties, 5 000 USD équivaut à 6 443, 78 \$ CND, en date du 18 mai 2022.

<sup>8</sup> Article 22, al. 3 de la Convention de Montréal.

<sup>9</sup> 1 DTS = 1,83 \$

2. Le cas échéant, quels sont les dommages qui peuvent être réclamés par Fleurigros ?

[11] Pour les motifs qui suivent, le Tribunal conclut que Fleurigros ne satisfait pas son fardeau de démontrer que les dommages à la cargaison sont survenus à l'occasion du transport aérien.

[12] Subsidiairement, si une telle démonstration avait été faite, la responsabilité d'Air Canada aurait été limitée à 5 000 USD.

## ANALYSE

[13] Selon la preuve retenue par le Tribunal, Fleurigros utilise régulièrement AC Fraîcheur Service Standard pour le transport aérien d'eucalyptus et de *Wax Flowers* en provenance de ses fournisseurs californiens Green Valley et Resendiz. Les feuillages sont livrés aux installations d'Air Canada à Los Angeles par camion par le transitaire K's.

[14] Francis Martel, l'actuel dirigeant de Fleurigros et impliqué avec l'entreprise familiale depuis de nombreuses années, explique qu'il s'agit du seul événement du genre, ce *modus operandi* s'effectuant autant avant qu'après avec les mêmes intervenants.

[15] En matière civile, le fardeau de la preuve repose sur les épaules de la partie demanderesse suivant les principes de la simple prépondérance.

[16] Fleurigros doit présenter au Tribunal une preuve qui surpasse et domine celle de la partie défenderesse.

[17] La partie qui assume le fardeau de la preuve doit démontrer que le fait litigieux est non seulement possible, mais probable<sup>10</sup>.

## 1. Les dommages à la cargaison sont-ils survenus à l'occasion de leur transport aérien ?

i) Le cadre juridique

[18] Les parties admettent que le transport aérien de la cargaison est un transport international soumis à la Convention de Montréal<sup>11</sup> (la « **CM** »). L'Annexe VI de la *Loi sur le transport aérien*<sup>12</sup> incorpore la CM au droit canadien. Celle-ci prévaut sur toute autre règle qui pourrait s'appliquer au transport aérien international<sup>13</sup>. Étant exclusive,

<sup>10</sup> *Nisada Transport inc. c. 9079-9149 Québec inc. (Transport Yan Lévesque)*, 2018 QCCQ 10249.

<sup>11</sup> Admissions, pièce A-1.

<sup>12</sup> Préc., note 5.

<sup>13</sup> Articles 29, 47 et 55.

elle exclut les réclamations en vertu du droit domestique en ce qui concerne la perte ou l'avarie à la cargaison<sup>14</sup>.

[19] En ce sens, l'article 29 de la CM énonce ce qui suit :

Principe de 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.

[Nos soulignements]

[20] L'article 18 (1) de la CM établit une présomption de responsabilité contre le transporteur pour le dommage « survenu en cas de destruction, perte ou avarie de la marchandise par cela seul que le fait qui a causé le dommage s'est produit pendant le transport aérien. ». [Nos soulignements]

[21] Notons toutefois que le *transport aérien* au sens de cet article comprend la période pendant laquelle la marchandise est sous la garde du transporteur, incluant dans un aéroport<sup>15</sup>, mais ne couvre aucun transport terrestre en dehors d'un aéroport, sauf s'il est effectué dans l'exécution du transport aérien<sup>16</sup>.

[22] En contrepartie de cette présomption de responsabilité, l'article 22 de la CM établit une limite à la valeur des dommages compensatoires pouvant être réclamés en lien avec les dommages subis lors du transport aérien :

#### **Article 22 — Limites de responsabilité relatives aux retards, aux bagages et aux marchandises**

[...]

1 Dans le transport de marchandises, la responsabilité du transporteur, en cas de destruction, de perte, d'avarie ou de retard, est limitée à la somme de 17 droits de tirage spéciaux par kilogramme<sup>17</sup>, sauf déclaration spéciale d'intérêt à la livraison faite par l'expéditeur au moment de la remise du colis au transporteur et moyennant le paiement d'une somme supplémentaire éventuelle. Dans ce cas, le transporteur sera tenu de payer jusqu'à concurrence

<sup>14</sup> *Thibodeau c. Air Canada*, 2014 CSC 67, [2014] 3 R.C.S. 340 par. 63, 64 et 77.

<sup>15</sup> Article 18(2) CM.

<sup>16</sup> Article 18(3) CM.

<sup>17</sup> Dorénavant, 22 DTS.

de la somme déclarée, à moins qu'il prouve qu'elle est supérieure à l'intérêt réel de l'expéditeur à la livraison.

[Nos soulignements]

[23] Ces règles sont précisées par le Règlement sur les transports aériens<sup>18</sup> en vertu duquel le transporteur aérien doit déposer auprès de l'Office des Transports du Canada ses tarifs<sup>19</sup> et y énoncer les limites et exclusions de responsabilité<sup>20</sup>.

[24] Dans son Tarif Cargo<sup>21</sup>, Air Canada limite sa responsabilité en excluant notamment les dommages consécutifs<sup>22</sup>.

[25] Enfin, l'article 24(7) du Tarif prévoit ce qui suit :

*(7) Unless the shipper has made a special declaration of value for carriage and has paid the supplementary sum applicable, liability of Carrier shall not exceed the applicable Convention limit or, if no Convention applies, SDR 19.00, per kilogram of cargo destroyed, lost, damaged or delayed. If the shipper has made a special declaration of value for carriage, it is agreed that any liability shall in no event exceed such declared value for carriage stated on the face of the air waybill of included in the shipment record. All claims shall be subject to proof of value.*

[Nos soulignements]

ii) Le cadre contractuel

[26] Les avis contenant les limites de responsabilité du transporteur se retrouvent au verso<sup>23</sup> de la Lettre de Transport<sup>24</sup> émise en lien avec le transport de la cargaison. La lettre de transport a été complétée par K's à titre de mandataire de Fleurigros.

[27] Qu'en est-il ?

[28] En prévision de la Fête des mères, Fleurigros commande auprès de ses fournisseurs Green Valley et Resendiz du feuillage pour accompagner les arrangements floraux. Ces feuillages d'eucalyptus et de *Wax flowers* sont résistants, « pas tuables » pour utiliser les mots de Francis Martel.

[29] Devin Kovacz, directeur général de Fleurigros, a déjà visité les fermes de ces deux fournisseurs et il est familier avec leurs procédés. Le feuillage est coupé généralement la veille de leur transport par camion, mis dans des seaux d'eau et gardé en chambre froide. Ils sont placés dans des boîtes rectangulaires comportant des

<sup>18</sup> DORS/88-58.

<sup>19</sup> Article 110(1).

<sup>20</sup> Article 122.

<sup>21</sup> Pièce D-1, approuvé par l'Office, ref. No 68187.

<sup>22</sup> *Id*, articles 22 et 24.

<sup>23</sup> Pièce D-6.

<sup>24</sup> Pièce P-3.

fentes d'aérations en prévision de leur transport. Dépendamment du format de boîte utilisée, elles sont disposées sur palettes de bois par lot de 20 ou 40 boîtes et entourées d'une membrane de genre cellophane.

[30] Francis Martel précise que les fournisseurs envoient leur marchandise le lendemain de la cueillette chez le transitaire K's qui les conserve dans un entrepôt réfrigéré jusqu'à leur transport par camion réfrigéré aux installations d'Air Canada à l'aéroport de Los Angeles.

[31] C'est la trame factuelle que retient l'expert agronome, Luc Brodeur, dont Fleurigros a retenu les services<sup>25</sup>.

[32] Selon les prétentions de Fleurigros, les feuillages auraient été coupés le 24 avril 2022, remis à K's le 25 avril qui livre les 168 boîtes à Air Canada le jour même à 21 h 31, soit le point de départ de la prise en charge.

[33] Si cette chronologie n'est pas remise en question, les conditions de conservation et de transport entre la récolte et la prise en charge par Air Canada ne sont pas étayées par une preuve directe basée sur le témoignage de représentants des fournisseurs et du transitaire.

[34] Elles reposent sur deux notes<sup>26</sup> qui traitent de la procédure normale et non des circonstances particulières en lien avec cette cargaison. K's ajoute que le transport entre son entrepôt et celui d'Air Canada à l'aéroport de Los Angeles est de 2 heures et constitue le premier arrêt de son trajet.

[35] Selon l'annexe A12-2 au rapport de Luc Brodeur, la température maximale atteinte dans la région de l'aéroport de Los Angeles les 24 et 25 avril est d'environ 31 °C<sup>27</sup>. Selon le relevé météo (pièce D-4) admis par les parties, la température est de 19 °C à 0 h, le 26 avril 2022. Le maximum enregistré cette journée est de 23,9 °C vers midi.

[36] La feuille de suivi de l'envoi émise par Air Canada<sup>28</sup> indique que les 168 boîtes sont inscrites au manifeste le 26 avril à 9 h 20. Toutefois, bien que toutes les boîtes semblent s'envoler à 12 h 20, 139 boîtes sont enregistrées à Toronto à 18 h 59, repartent pour Montréal à 22 h 17 et 168 boîtes arrivent à Dorval le même jour à 23 h 2. Elles sont disponibles à compter de 1 h 24 le 27 avril et prises à 6 h par l'entreprise de transport retenue par Fleurigros pour les livrer à sa place d'affaires dans l'heure suivante.

---

<sup>25</sup> Pièce P-7, rapport, page 11 de 16 et annexes A7 et A8.

<sup>26</sup> Annexes A7 et A8 au rapport de Luc Brodeur.

<sup>27</sup> Le rapport et ses annexes (pièce P-7) ne sont pas admis par Air Canada.

<sup>28</sup> Pièce P-5, pièce admise.

[37] Fleurigros s'interroge sur le parcours des 29 autres boîtes, ce qui n'a été expliqué que dans les jours précédant l'instruction. Nous y reviendrons.

[38] M. Kovacz précise que la place d'affaires de Fleurigros à Montréal est située à environ 10 minutes de l'aéroport Dorval. Le trajet du camionneur ne prend habituellement pas plus de 20 minutes à compter de la prise en charge de la cargaison à partir de l'aéroport.

[39] Il est avisé par l'équipe de réception des marchandises le matin du 27 avril que la cargaison est endommagée. Les boîtes sont très chaudes et de l'humidité s'en dégage. À l'aide d'un capteur thermique, il enregistre une température de 39 °C à une distance de 18 pouces d'une boîte, 30,4 et 27,5 °C pour d'autres boîtes alors que la température ambiante de l'entrepôt est de 15 °C<sup>29</sup>. L'équipe ouvre toutes les boîtes. Elles sont chaudes et de l'humidité s'en dégage. Il n'a jamais rien vu de tel, toute la marchandise est invendable alors qu'en temps normal les pertes ne dépassent pas 10 %.

[40] La cargaison sera déplacée et mise à l'écart dans l'entrepôt, conservée pendant 4 semaines puis entièrement détruite.

[41] Francis Martel vérifie avec les fournisseurs et le transitaire qui n'ont pas connaissance de problème en lien avec la cargaison. Il précise d'ailleurs que des feuillages de même variété commandés chez les mêmes fournisseurs, transportés par le même transitaire et envoyés par Air Canada AC Fraîcheur service Standard arrivent en bonne condition dans les jours suivants<sup>30</sup>.

[42] Incidemment, Fleurigros a produit dès le 28 avril 2022, l'avis d'intention de produire une réclamation sur le formulaire prescrit d'Air Canada<sup>31</sup>. Fleurigros y consigne que « Marchandise complètement brûlée pendant le transport. Les feuillages sont bruns et, les fleurs sont toutes tombées et fanées. La marchandise a été soumise à une chaleur anormale pendant qu'elle était sous la responsabilité d'Air Canada. La température à l'intérieur des boîtes à la réception dépasse les 40 °C. La marchandise est complètement invendable. »

[43] Fleurigros obtient la référence de Luc Brodeur, ayant l'impression qu'une expertise indépendante est requise pour étayer la réclamation faite contre Air Canada. Le formulaire d'avis d'intention comporte la mention suivante : « pour les réclamations de fret endommagé de plus de 2000 \$, rapport produit par un vérificateur assermenté de tierce partie doit être soumis »<sup>32</sup>.

[44] Luc Brodeur n'a d'autre disponibilité que le samedi 30 avril 2022 en avant-midi pour venir faire l'inspection visuelle de la marchandise. Il visionne une vingtaine de

---

<sup>29</sup> Pièce P-7, page 9.

<sup>30</sup> Pièces P-12 et P-13.

<sup>31</sup> Pièce P-6.

<sup>32</sup> *Id.*

boîtes, prend quelques photographies et ajoute d'autres photographies prises par les représentants de Fleurigros.

[45] Il n'a jamais constaté par le passé un tel niveau de dépérissement. Les feuillages en question sont pourtant des produits robustes. Il est d'accord avec Francis Martel que ces produits peuvent être soustraits à la chaîne de froid pendant 36 à 72 heures et que leur endommagement ne peut être conséquent à des températures entre 20 et 25 °C.

[46] Il est d'avis que les boîtes et les plantes doivent avoir été soumises à des températures supérieures à 30 °C. Dans de telles conditions, le feuillage va chercher l'eau dans la tige et *s'autodigère*, ce qui peut expliquer l'humidité constatée dans les boîtes.

[47] Puisque les produits provenant des deux fournisseurs différents sont également endommagés, ils ne peuvent être mis en cause.

[48] Luc Brodeur a tenu pour avérées les informations des fournisseurs et du transitaire<sup>33</sup> et ne connaît pas les conditions d'entreposage et la température dans les entrepôts d'Air Canada à Los Angeles.

[49] Mme Stéphanie Cohen, Spécialiste en réclamations chez Air Canada, a traité la réclamation de Fleurigros à l'étape de la mise en demeure du 21 juin 2022<sup>34</sup>. Le Tribunal comprend de la preuve que l'Avis d'intention<sup>35</sup> est traité électroniquement afin d'archiver la date en fonction du préavis requis de tout réclamant.

[50] Dans la réponse du 1<sup>er</sup> septembre 2022, Stéphanie Cohen annonce qu'Air Canada ne peut donner suite à la réclamation pour les motifs suivants :

[...]

Nous regrettons les dommages allégués à votre marchandise. Toutefois, après vérification, il apparaît que le service acheté pour transporter les biens était AC Fraicheur- Service Standard.

Ce service est une option économique qui convient aux denrées périssables moins délicates

emballées de manière à supporter les conditions de l'entrepôt général.

De plus, il n'y a pas de garantie si l'envoi n'a pas été expédié à bord du vol réservé, contrairement à notre service Priorité.

[...]

[51] Le Tribunal comprend du témoignage de Mme Cohen qu'elle entreprendra ultérieurement quelques vérifications visant à clarifier l'itinéraire de vol de la cargaison dont 29 des 168 boîtes ont suivi un cheminement différent.

---

<sup>33</sup> Annexes A7 et A8 de son rapport, pièce P-7.

<sup>34</sup> Pièce P-8.

<sup>35</sup> Pièce P-6.

[52] Dans les jours précédant l'instruction, Air Canada ajoute un document intitulé *Archive Booking History*<sup>36</sup> en vue d'expliquer le transport de la cargaison.

[53] Ces archives semblent démontrer une contradiction apparente avec le suivi de l'envoi<sup>37</sup> affiché par Air Canada de façon contemporaine au transport aérien.

[54] Selon Air Canada, la séquence serait donc la suivante :

25 avril	21 h 31	Une fois passées la sécurité, les 168 boîtes sont entreposées dans l'entrepôt 01 à l'aéroport de Los Angeles (LAX)
----------	---------	--

		<b>29 BOÎTES</b>		<b>139 BOÎTES</b>
26 avril	7 h 16	29 boîtes sont sorties pour être chargées sur le vol pour Montréal.	9 h 17	139 boîtes sont entreposées dans un autre entrepôt PMC10123R7
26 avril	9 h 20	29 boîtes s'envolent pour Montréal	12 h 20	139 boîtes s'envolent pour Toronto
26 avril	16 h 52	29 boîtes arrivent à Montréal	18 h 58	139 boîtes sont entreposées à Toronto
26 avril	20 h 32	29 boîtes entreposées dans un entrepôt réfrigéré (1CRI)	22 h 17	139 boîtes s'envolent pour Montréal
26 avril			23h02	139 boîtes arrivent à Montréal
27 avril			00h11	139 boîtes sont entreposées dans un entrepôt réfrigéré (1CSR5171)

27 avril	1h24	Le destinataire est avisé de l'arrivée des 168 boîtes
27 avril	6h00	Les 168 boîtes sont délivrées

[Reproduction intégrale]

[55] Stéphanie Cohen n'a pas visité les entrepôts de Los Angeles et n'a pas connaissance de leur configuration ni des conditions d'entreposage autrement que ce

<sup>36</sup> Pièce D-3.

<sup>37</sup> Pièce P-5.

que les archives énoncent quant au code associé à un entrepôt et une vérification téléphonique auprès de collègues à Los Angeles.

[56] Pour bénéficier de la présomption de l'article 18 de la CM, Fleurigros a le fardeau de démontrer que le dommage à la cargaison est survenu durant le transport aérien, ce qui débute à sa prise en charge par Air Canada le 25 avril à 21 h 31 jusqu'à ce qu'elle soit récupérée par le transporteur terrestre pour le compte de Fleurigros, le 27 avril 2022 à 6 h 00.

[57] Les déclarations non assermentées des fournisseurs et transitaires ne donnent aucune information quant à l'état de la cargaison lors de sa prise en charge par Air Canada si ce n'est du modus operandi habituel. Il n'est pas contesté que la température dans la région de l'aéroport les 24 et 25 avril 2022, dates probables de la cueillette et du transport terrestre, a atteint 31 °C. Ces étapes ne font pas partie du transport aérien.

[58] Pour le Tribunal, il est plus probable qu'autrement, que la température lors de la prise en charge à 21 h 31 soit moins élevée, car elle se situe à 19 °C, deux heures trente minutes plus tard<sup>38</sup>.

[59] Ou bien la cargaison est mise en entrepôt dans lequel Air Canada certifie une température ne dépassant pas 25 °C<sup>39</sup>, ou elle demeure à l'extérieur alors que la température maximale atteinte est de 23,9 °C vers midi. Or, 29 boîtes se sont envolées pour Montréal le 26 avril à 9 h 20 et les 139 autres boîtes, à 12 h 20.

[60] Ces paramètres correspondent à ceux souscrits par Air Canada par son AC Fraicheur service Standard.

[61] Messieurs Martel et Brodeur sont d'avis que des dommages de la nature de ceux subis par la cargaison nécessitent une exposition à une chaleur de plus de 30 °C. Ce niveau n'a été atteint que lorsque la cargaison est en possession des fournisseurs et du transitaire successivement.

[62] Bien que la grande partie de la cargaison ait transité par Toronto<sup>40</sup> au lieu d'un vol direct par Montréal,<sup>41</sup> elles sont toutes affligées du même niveau de dépérissement selon Messieurs Kovacz et Martel. Et les feuillages des deux fournisseurs sont également impactés.

[63] La cause la plus probable du dommage, soit l'exposition à une chaleur de plus de 30 °C se situe entre leur cueillette et la livraison à l'aéroport de Los Angeles alors que la température critique, selon Luc Brodeur, est atteinte les 24 et 25 avril.

---

<sup>38</sup> Pièce D-4.

<sup>39</sup> Pièce D-5, AC Fraicheur service standard.

<sup>40</sup> 139 boîtes.

<sup>41</sup> 29 boîtes.

[64] Fleurigros ne rencontre pas son fardeau de démontrer que le dommage à la cargaison est survenu durant le transport aérien.

## **2. Le cas échéant, quels sont les dommages qui peuvent être réclamés par Fleurigros ?**

[65] Bien que le recours de Fleurigros doive échouer pour les motifs énoncés ci-haut, le Tribunal estime opportun de se prononcer sur la question des dommages.

[66] La lettre de transport<sup>42</sup> indique une « Valeur déclarée au départ de 5 000 USD ». Fleurigros soutient qu'il ne s'agit que d'une valeur pour fins de douanes et que, dans un tel cas, il faut s'en remettre à la CM et 22 DTS fois le poids déclaré de 1 216 kg pour une valeur totale de 48 956,16 \$.

[67] Cette position est erronée. La case immédiatement à droite de la valeur déclarée de 5 000 USD est spécifiquement allouée à la « Valeur déclarée pour la douane ». <sup>43</sup> Or, c'est la mention NCV, soit No Customs Value qui y est ajoutée.

[68] Les articles 22 et 29 de la CM et le Tarif Cargo d'Air Canada limitent la responsabilité pour dommages-intérêts, à quelque titre que ce soit, à la valeur déclarée ou à 22 DTS, selon le cas, et excluent expressément les dommages consécutifs.

[69] Si Fleurigros avait eu gain de cause, le Tribunal aurait accueilli la demande à hauteur de 5 000 USD, soit 6 443,78 \$ et les frais d'expertise.

[70] Les frais d'expertise appartiennent aux dépens et sont attribués selon la règle de la succombance<sup>44</sup>. Qui plus est, l'exigence d'Air Canada de produire un rapport par un vérificateur assermenté avec l'avis d'intention de réclamer induit facilement chez le réclamant l'obligation de recourir à l'expertise.

[71] Selon les faits retenus par le Tribunal, il ressort que l'Avis d'intention est reçu et archivé sommairement pour n'être utilisé qu'aux fins de contrôler les délais en cas de réclamation réelle, sans même que ce rapport n'ait été étudié. La réponse du 22 septembre 2022 d'Air Canada n'en traite nullement.

[72] Si, comme Air Canada le plaide, il ne s'agit que d'une simple déclaration assermentée d'un tiers, ce qui ne s'infère nullement des termes utilisés au formulaire, il lui revient de le formuler clairement. Autrement, il s'agit d'une exigence faisant supporter des frais inutiles au réclamant.

[73] Pour cette raison, le Tribunal, dans l'exercice de sa discrétion, rejette la demande sans frais.

---

<sup>42</sup> Pièce P-3.

<sup>43</sup> *Id.*

<sup>44</sup> *Miroglio c. Compagnie nationale Royal Air Maroc*, 2025 QCCQ 788, paragraphe 20.

**POUR CES MOTIFS, LE TRIBUNAL :**

[74] **REJETTE** la demande sans frais.

---

PATRICK CHOQUETTE, J.C.Q.

Me Marc-André Bouchard  
LAVERY, DE BILLY, S.E.N.C.R.L.  
Pour Fleurigros 1995 inc.

Me Catherine Chaput  
GASCO GOODHUE ST-GERMAIN, S.E.N.C.R.L.  
Pour Air Canada

Dates d'audience : 21 mars et 4 avril 2025.