

# COUR DU QUÉBEC

« Division des petites créances »

CANADA  
PROVINCE DE QUÉBEC  
DISTRICT DE MONTRÉAL  
« Chambre civile »

N° : 500-32-725633-244

DATE : 24 février 2026

---

**SOUS LA PRÉSIDENTE DE L'HONORABLE MÉLANIE SAURIOL, J.C.Q.**

---

**FABRIZIO LUNETTA**

et

**JULIE FARNSWORTH**

et

**OLIVIA FARNSWORTH**

Demandeurs

c.

**AIR CANADA**

Défenderesse

---

## JUGEMENT

---

[1] Les demandeurs réclament chacun la somme de 1 100 \$ à Air Canada en raison du retard de leur vol. Cette somme comprend une indemnité de 1 000 \$ ainsi qu'un montant de 100 \$ pour des frais de nourriture et de boisson. Ils réclament ainsi une somme totale de 3 300 \$, à laquelle s'ajoutent les intérêts et l'indemnité additionnelle prévus par la loi.

[2] Les demandeurs ont acheté des billets pour un itinéraire Montréal-Lyon comportant une escale à Bruxelles. Le vol AC832, reliant Montréal à Bruxelles, doit quitter le 11 janvier 2024 à 18 h 50 et atterrir le 12 janvier 2024 à 7 h 55. Le vol subséquent, entre Bruxelles et Lyon, est prévu le 12 janvier 2024, avec un départ à 9 h 40 et une arrivée à 11 h 05.

[3] Le vol AC832 subit un retard et décolle finalement le 12 janvier 2024 à 2 h 19. Les demandeurs sont alors replacés sur un autre vol Bruxelles-Lyon le 12 janvier 2024, dont le départ est prévu à 21 h 07 et l'arrivée à 22 h 24. Ils parviennent ainsi à leur destination finale avec plus de 11 heures de retard.

[4] Air Canada soutient que l'appareil n'a pu décoller puisqu'au moment du départ, un message a signalé un problème lié à la fermeture d'une porte, empêchant le décollage. Elle informe également le Tribunal que, bien qu'elle ne s'estimait pas tenue de le faire, elle a remis à chacun des demandeurs un bon d'achat de 500 \$, lesquels ont d'ailleurs été utilisés pour des voyages ultérieurs.

## QUESTIONS EN LITIGE

[5] Les questions en litige sont les suivantes :

- a) Air Canada a-t-elle retardé le vol par souci de sécurité et a-t-elle pris les mesures raisonnables pour atténuer les dommages causés par le retard, de sorte que sa responsabilité ne soit pas engagée au sens du *Règlement sur la protection des passagers aériens (Règlement)*<sup>1</sup>?
- b) Air Canada a-t-elle pris les moyens raisonnables pour éviter le risque de dommages causés par un retard, de sorte que sa responsabilité ne soit pas engagée au sens de l'article 19 de la *Convention de Montréal*<sup>2</sup>?

[6] Le Tribunal conclut que les demandeurs n'ont pas droit aux sommes réclamées. Voici pourquoi.

## ANALYSE

[7] En ce qui concerne la réclamation de 1 000 \$ pour chacun des demandeurs, ceux-ci soutiennent y avoir droit en vertu du *Règlement*. Ils prétendent également pouvoir obtenir cette somme en vertu de la *Convention de Montréal*.

---

<sup>1</sup> DORS/2019-150.

<sup>2</sup> *Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international* à l'annexe VI de la *Loi sur le transport aérien*, L.R.C. 1985, c. C -26.

[8] La Cour suprême du Canada s'est récemment penchée sur l'interaction entre ces deux régimes<sup>3</sup>. La *Convention de Montréal*, un traité international, intégré au droit canadien par la *Loi sur les transports aériens*<sup>4</sup>, s'applique à tout transport international de passagers<sup>5</sup>. De son côté, le *Règlement* instaure un droit à une indemnisation standardisée qui ne vise pas à établir la perte réellement subie par le passager, il n'entre donc pas en conflit avec la *Convention de Montréal*. Les deux formes d'indemnisation envisagées, soit celle prévue par le *Règlement* et celle établie par la *Convention de Montréal*, peuvent ainsi coexister. Dans ce contexte, le Tribunal doit examiner la demande selon ces deux régimes.

**a) Air Canada a-t-elle retardé le vol par souci de sécurité et a-t-elle pris les mesures raisonnables pour atténuer les dommages causés par le retard, de sorte que sa responsabilité ne soit pas engagée au sens du *Règlement*?**

[9] L'article 19 du *Règlement* prévoit le versement d'une indemnité de 1 000 \$ lorsque le retard d'un vol excède neuf heures. Toutefois, cette indemnité n'est pas due aux passagers si le retard est nécessaire par souci de sécurité et si le transporteur a pris toutes les mesures raisonnables pour en atténuer les conséquences<sup>6</sup>.

[10] La loi<sup>7</sup> établit une présomption selon laquelle le retard n'est pas nécessaire par souci de sécurité. Il incombe donc à Air Canada de démontrer, selon la prépondérance de la preuve<sup>8</sup>, que le retard était effectivement nécessaire pour des motifs de sécurité. Elle doit également démontrer qu'elle a pris les mesures raisonnables pour atténuer les conséquences du retard du vol.

[11] En l'espèce, le Tribunal estime qu'Air Canada s'est acquittée de son fardeau à cet égard.

[12] Lors de l'audience, Air Canada a présenté une preuve détaillée, composée d'une documentation substantielle et du témoignage de son chef de la résolution et de la maintenance, lequel était en mesure de témoigner tant sur les faits que sur les documents.

[13] Le chef de la résolution et de la maintenance témoigne que, le 11 janvier 2024, le vol AC832 a été retardé en raison d'une défaillance mécanique imprévue sur l'appareil 942, nécessitant le remplacement de l'aéronef.

---

<sup>3</sup> *Association du transport aérien international c. Canada (Office des transports)*, 2024 CSC 30.

<sup>4</sup> L.R.C. 1985, c. C-26.

<sup>5</sup> *Bastien c. Air Canada*, 2021 QCCQ 7580.

<sup>6</sup> Article 11(2) du *Règlement*; *Pitts c. Sunwing Airlines Inc.*, 2025 QCCQ 2799.

<sup>7</sup> Article 85,07(2) de la *Loi sur les transports au Canada*, L.C. 1996, c. 10.

<sup>8</sup> Articles 2803 et 2804 du *Code civil du Québec*, RLRQ c. CCQ-1991.

[14] En effet, après avoir quitté la porte d'embarquement, l'appareil 942 doit y retourner en raison d'un message d'alerte relatif à la porte arrière. Les ferrures de guidage de cette porte ne sont pas conformes. Ces ferrures sont essentielles pour soutenir le mécanisme d'ouverture et résister aux charges dues au vent. Comme l'explique le chef de la résolution et de la maintenance, il s'agit en fait d'une porte qui ne ferme pas correctement. Dans une telle situation, le décollage de l'avion est impossible, le système ne le permettant pas.

[15] Une porte de cabine défectueuse peut entraîner des problèmes de sécurité, notamment en compromettant la pressurisation de la cabine.

[16] Air Canada décide donc de remplacer l'appareil, estimant que cette option serait plus rapide que d'attendre la réparation. L'appareil initial est resté immobilisé pendant 10 heures en raison de la maintenance de la porte. Le deuxième appareil décolle finalement avec un retard de 6 h 36, ce qui constitue effectivement une solution plus rapide que la réparation de l'appareil initial.

[17] Bien que le remplacement de l'appareil ait entraîné des délais additionnels, liés notamment à l'attente du nouvel avion et aux opérations subséquentes, le Tribunal conclut qu'ils sont raisonnables, puisqu'il ne serait pas justifié d'imposer à Air Canada l'obligation de disposer en tout temps d'un autre appareil en prévision d'une défaillance<sup>9</sup>.

[18] Par conséquent, le Tribunal conclut que le retard était nécessaire pour des raisons de sécurité et que les demandeurs n'ont pas droit au versement de l'indemnité de 1 000 \$ prévue par le *Règlement*.

[19] Par ailleurs, en cas de retard de cette nature, le *Règlement* impose au transporteur certaines obligations, notamment celles de fournir des renseignements aux passagers, de proposer des arrangements de voyage alternatifs et d'offrir de la nourriture et des boissons en quantité raisonnable<sup>10</sup>.

[20] La preuve établit que les demandeurs ont été régulièrement informés, par messages texte, de la raison du retard, laquelle leur a été clairement communiquée. Air Canada a modifié le second segment de leur voyage afin de les replacer sur un autre vol plus tard la même journée. Une procédure leur permettant d'organiser des solutions de voyage alternatives leur a également été offerte, mais ils ont choisi de ne pas s'en prévaloir.

---

<sup>9</sup> *Bastien c. Air Canada*, 2021 QCCQ 7580.

<sup>10</sup> Article 12(2) du *Règlement*.

[21] Quant à l'obligation de fournir de la nourriture et des boissons en quantité raisonnable<sup>11</sup>, la preuve établit qu'Air Canada a remis à chacun des demandeurs un coupon de 20 \$ pour l'achat de nourriture.

[22] Malgré la remise de ce coupon, les demandeurs réclament chacun 100 \$ pour la nourriture. Ils ne produisent toutefois aucune facture ni preuve d'achat au Tribunal.

[23] Dans ce contexte, le Tribunal rejette la réclamation de 300 \$, soit 100 \$ par demandeur, pour les frais de nourriture.

**b) Air Canada a-t-elle pris les moyens raisonnables pour éviter le risque de dommages causés par un retard, de sorte que sa responsabilité ne soit pas engagée au sens de l'article 19 de la *Convention de Montréal*?**

[24] La réclamation des demandeurs, liée au retard du vol AC832, doit également être examinée à la lumière des droits conférés par la *Convention de Montréal*.

[25] L'article 19 de la *Convention de Montréal*<sup>12</sup> régit la responsabilité du transporteur aérien international en cas de retard dans le transport de passagers. Air Canada doit s'acquitter d'un fardeau de preuve similaire à celui prévu par le *Règlement*<sup>13</sup>:

- L'article 19 de la *Convention de Montréal* établit une présomption de responsabilité du transporteur pour tout dommage résultant d'un retard dans le transport aérien de passagers;
- Pour échapper à cette présomption de responsabilité, Air Canada doit démontrer avoir pris toutes les mesures raisonnables pour éviter le dommage et sinon, qu'il lui était impossible de prendre de telles mesures.

[26] En l'espèce, le Tribunal estime qu'Air Canada s'est acquittée de son fardeau en démontrant qu'elle a pris toutes les mesures raisonnables pour éviter le dommage.

[27] Le chef de la résolution et de la maintenance a témoigné qu'Air Canada avait pris toutes les mesures d'entretien appropriées sur cet appareil, conformément aux directives et aux lignes directrices applicables. Il affirme que le problème survenu était imprévisible.

---

<sup>11</sup> Article 14(1)a) du *Règlement*.

<sup>12</sup> 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.

<sup>13</sup> *Pitts c. Sunwing Airlines Inc.*, 2025 QCCQ 2799.

[28] Le Tribunal estime que l'ensemble de la preuve présentée par Air Canada démontre que l'entretien préventif requis a été effectué et que les actions entreprises étaient appropriées pour prévenir le dommage. Ainsi, la preuve établit qu'Air Canada a pris toutes les mesures raisonnablement nécessaires pour éviter le dommage. L'article 19 de la Convention de Montréal impose une obligation de moyens et non de résultat<sup>14</sup>. En l'espèce, le Tribunal conclut qu'Air Canada s'est acquittée de cette obligation.

[29] La jurisprudence qualifie ce comportement de diligence raisonnable<sup>15</sup>. Elle reconnaît également que les retards motivés par le souci de la sécurité des passagers, tels qu'un bris mécanique comme en l'espèce, peuvent constituer des situations où le transporteur ne peut éviter le retard malgré la prise de mesures raisonnables<sup>16</sup>.

[30] Par conséquent, le Tribunal rejette le recours des demandeurs.

**POUR CES MOTIFS, LE TRIBUNAL :**

[31] **REJETTE** la demande avec les frais de justice de 182 \$.

---

**MÉLANIE SAURIOL, J.C.Q.**

Date d'instruction : 6 novembre 2025

---

<sup>14</sup> *Bastien c. Air Canada*, 2021 QCCQ 7580.

<sup>15</sup> *Ibid.*

<sup>16</sup> *Desjardins c. Voyages optimistes Inc.*, 2007 QCCQ 1123.